

平成24年度

整備主任者研修 法令研修

【地域教材】

関東運輸局 自動車技術安全部

目 次

I. 自動車分解整備事業の業務について

1. 道路運送車両法等関係法令の概要…………… 9
2. 自動車分解整備事業に関する変更届について……………28

II. 自動車分解整備事業者の立入検査結果等

1. 自動車分解整備事業者の立入検査結果（平成23年度）……………35
2. 自動車分解整備事業の廃止理由調査結果……………37
3. 自動車分解整備事業者の違反事例……………38

III. 最近の主要通達等

- 〈自動車検査独立行政法人審査事務規程の一部改正〉……………58

IV. 整備業を取り巻く情勢

1. 平成24年度税制改正について…………… 125
2. 軽自動車の自動車検査証返納証明書の様式変更について…………… 130
（出展 軽自動車検査協会）
3. 中・大型トラック・バスのホイールナット締付けトルクについて…………… 132
（出展 一般社団法人日本自動車工業会）
4. 自家用自動車有償運送制度について…………… 138
5. 盗難防止について…………… 141
（出展 一般社団法人日本損害保険協会）
6. 長期使用車両の予防整備啓発について…………… 143
（出展 （社）日本自動車整備振興会連合会）
7. 自動車リサイクル法に基づく引取業者・フロン類回収業者の登録更新手続きについて… 146
8. 車検と定期点検についてのアンケート…………… 148
（出展 自動車整備振興会関東ブロック連絡協議会）

V. 資 料 編

1. 自動車分解整備業実態調査結果の概要について…………… 167
（出展 （社）日本自動車整備振興会連合会）
2. 検査対象車両数、認証工場等の推移…………… 173
3. 関東運輸局管内整備事業の現況…………… 178
4. 関東運輸局管内自動車保有車両数…………… 182
5. 自動車分解整備事業の認証申請等の提出書類…………… 184
6. 自動車検査証の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表…………… 186

I. 自動車分解整備事業の業務について

I. 自動車分解整備事業の業務について

1. 道路運送車両法等関係法令の概要

道路運送車両の保安基準 (車両法 第40条～第42条関係)

道路運送車両には保安基準が定められています。

保安基準に適合しない事例

乗用車

- 燃料装置**
 - 燃料等が取り外されていないこと。(道路運送車両の保安基準第31条)
- 消音器**
 - 内燃機関を原動機とする自動車には、騒音の発生を有効に抑制することができる消音器を備えなければならない。(道路運送車両の保安基準第30条)
- サスペンション**
 - 切断等により、ばねの一部又は全部が除去されていないこと。(道路運送車両の保安基準第14条)
- 番号灯**
 - 白色であること。(道路運送車両の保安基準第36条)
- 後退灯**
 - 白色であること。(道路運送車両の保安基準第40条)
- 尾灯**
 - 赤色であること。(道路運送車両の保安基準第37条)
- 方向指示器**
 - 赤色であること。(道路運送車両の保安基準第38条)
- 消音器**
 - 内燃機関を原動機とする自動車には、騒音の発生を有効に抑制することができる消音器を備えなければならない。(道路運送車両の保安基準第30条)
- 燃料装置**
 - 燃料等が取り外されていないこと。(道路運送車両の保安基準第31条)

乗用車・貨物車共通

- 前面ガラス、運転者席及び助手席の窓ガラス**
 - 指定以外のステッカー貼付は不可。
 - 前面ガラス等に装飾板を装着した状態又は運転者席及び助手席の窓ガラスに着色フィルムを貼り付けた状態で可視光線透過率が70%未満のものも不可。(道路運送車両の保安基準第29条)
- バックミラー**
 - 視界を妨げないこと。
 - 歩行者等に接触した場合に衝撃を吸収できる構造であること。(道路運送車両の保安基準第16条、第44条)
- 音告器**
 - 音が自動的に断続するものは不可。
 - 音の大きさは黄色が自動的に変化する又は運転者席で容易に変化させることができるものも不可。(道路運送車両の保安基準第43条)
- 前部露灯**
 - 白色又は淡黄色であること。
 - 同時に3個以上点灯しないこと。(道路運送車両の保安基準第33条)
- その他の灯火(ディライト)**
 - 赤色でないこと。
 - 光線300cd以下であること。
 - 遮断しないこと。(道路運送車両の保安基準第42条)
- タイヤ**
 - 回転部分が出する等の交通の安全を妨げるおそれのあるものでないこと。(道路運送車両の保安基準第18条)

貨物車

- 回転灯**
 - 緊急自動車等以外には赤色の回転灯は取付け不可。
 - 道路維持作業用自動車以外には黄色の回転灯は取付け不可。(道路運送車両の保安基準第42条)
- ディーゼルの原動機**
 - 燃焼汚染度は基準内であること。(道路運送車両の保安基準第31条)
- 巻き込み防止装置**
 - 普通貨物自動車には、巻き込み防止装置を備えなければならない。(道路運送車両の保安基準第18条の2)
- ダンプ(土砂等運搬)**
 - 土砂等を運搬するダンプ車にはさし種の取付けがないこと。
 - また荷台の一部を高くする等の改造がないこと。(道路運送車両の保安基準第27条)
- 不正な二次架装**
 - 新規検査受検後に燃料タンクの増設。
 - 容量が大幅に異なる燃料タンクへの変更。等(構造等変更検査の手続きが必要になります。)
- 速度抑制装置(スピードリミッター)**
 - 自動車が90キロメートル毎時を超えて走行しないよう燃料の供給を調整し、かつ、自動車の速度制御を内蔵に行えるものであること。
 - 速度抑制装置を装着していることを示す黄色のステッカーが車室内の運転者の視やすい位置及び車両の後面に貼付されていること。(道路運送車両の保安基準第8条)
- 排気管の開口方向**
 - 排気管は左向き又は右向きに開口していないこと。(道路運送車両の保安基準第31条)
- 突入防止装置**
 - 貨物自動車の後面には、突入防止装置を備えること。(道路運送車両の保安基準第18条の2)

二輪車

- 基準外のウイング**
 - 前方への買形状を有していないこと。
 - 白色であること。
 - 確実に取付けられていること。
 - 鋭い突起がないこと。
 - その付添の最外縁、最後端とならないこと。等(道路運送車両の保安基準第18条)

使用者の点検及び整備の義務 (車両法 第47条関係)

自動車の使用者は、自動車の点検及び整備をすることにより、保安基準に適合するよう維持しなければならない。

自動車の検査及び自動車検査証 (車両法 第58条関係)

自動車は国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けていなければ、運行の用に供してはならない。

認証 (車両法 第78条関係)

自動車分解整備事業を営もうとする者は、事業場ごとに地方運輸局長の認証を受けなければならない。

自動車分解整備事業者の義務 (車両法 第90条関係)

分解整備を行う場合においては、当該自動車の分解整備に係る部分が保安基準に適合するようしなければならない。

整備命令等 (車両法 第54条関係)

自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、地方運輸局長より当該自動車の使用者に対し、必要な整備を行うべきことを命ずることができる。

不正改造等の禁止 (車両法 第99条の2 関係)

自動車が保安基準に適合しないこととなるものを行ってはならない。

(1) 道路運送車両の保安基準について

道路運送車両法により、道路運送車両の構造及び装置が運行に十分堪え、操縦その他の使用にあたり安全であるとともに、通行人その他に危害を与えないことを確保するものとして、保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準いわゆる「保安基準」が定められ、この基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならないとされています。

道路運送車両法（抜粋）

(自動車の構造)

第40条 自動車は、その構造が、次に掲げる事項について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

- (1) 長さ、幅及び高さ
- (2) 最低地上高
- (3) 車両総重量（車両重量、最大積載量及び55キログラムに乗車定員を乗じて得た重量の総和をいう。）
- (4) 車輪にかかる荷重
- (5) 車輪にかかる荷重の車両重量（運行に必要な装備をした状態における自動車の重量をいう。）に対する割合
- (6) 車輪にかかる荷重の車両総重量に対する割合
- (7) 最大安定傾斜角度
- (8) 最小回転半径
- (9) 接地部及び接地圧

(自動車の装置)

第41条 自動車は、次に掲げる装置について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

- (1) 原動機及び動力伝達装置
- (2) 車輪及び車軸、そりその他の走行装置
- (3) 操縦装置
- (4) 制動装置
- (5) ばねその他の緩衝装置
- (6) 燃料装置及び電気装置
- (7) 車枠及び車体
- (8) 連結装置
- (9) 乗車装置及び物品積載装置
- (10) 前面ガラスその他の窓ガラス
- (11) 消音器その他の騒音防止装置

- (12) ばい煙、悪臭のあるガス、有毒なガス等の発散防止装置
- (13) 前照灯、番号灯、尾灯、制動灯、車幅灯その他の灯火装置及び反射器
- (14) 警音器その他の警報装置
- (15) 方向指示器その他の指示装置
- (16) 後写鏡、窓ふき器その他の視野を確保する装置
- (17) 速度計、走行距離計その他の計器
- (18) 消火器その他の防火装置
- (19) 内圧容器及びその附属装置
- (20) その他政令で定める特に必要な自動車の装置

(乗車定員又は最大積載量)

第42条 自動車は、乗車定員又は最大積載量について、国土交通省令で定める保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準に適合するものでなければ、運行の用に供してはならない。

(保安基準の原則)

第46条 第40条から第42条まで、第44条及び前条の規定による保安上又は公害防止その他の環境保全上の技術基準（以下「保安基準」という。）は、道路運送車両の構造及び装置が運行に十分堪え、操縦その他の使用のための作業に安全であるとともに、通行人その他に危害を与えないことを確保するものでなければならず、かつ、これにより製作者又は使用者に対し、自動車の製作又は使用について不当な制限を課することとなるものであってはならない。

(2) 道路運送車両の点検及び整備について

自動車の使用者は、自動車の点検をして必要に応じて整備することにより、保安基準に適合するよう維持しなければならない旨が道路運送車両法に規定され、自動車の保守管理については使用者の義務とされています。

道路運送車両法（抜粋）

(使用者の点検及び整備の義務)

第47条 自動車の使用者は、自動車の点検をし、及び必要に応じ整備をすることにより、当該自動車を保安基準に適合するように維持しなければならない。

(日常点検整備)

第47条の2 自動車の使用者は、自動車の走行距離、運行時の状態等から判断した適切な時期に、国土交通省令で定める技術上の基準により、灯火装置の点灯、制動装置の作動その他の日常的に点検すべき事項について、目視等により自動車を点検しなければならない。

2 次条第1項第1号及び第2号に掲げる自動車の使用者又はこれらの自動車を運行する者は、前項の規定にかかわらず、1日1回、その運行の開始前において、同項の規定による点検をしなければならない。

3 自動車の使用者は、前2項の規定による点検の結果、当該自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために当該自動車について必要な整備をしなければならない。

(定期点検整備)

第48条 自動車（小型特殊自動車を除く。以下この項、次条第1項及び第54条第4項において同じ。）の使用者は、次の各号に掲げる自動車について、それぞれ当該各号に掲げる期間ごとに、点検の時期及び自動車の種別、用途等に応じ国土交通省令で定める技術上の基準により自動車を点検しなければならない。

(1) 自動車運送事業の用に供する自動車及び車両総重量8トン以上の自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車 3月

(2) 道路運送法第78条第2号に規定する自家用有償旅客運送の用に供する自家用自動車（国土交通省令で定めるものを除く。）、同法第80条第1項の許可を受けて業として有償で貸し渡す自家用自動車その他の国土交通省令で定める自家用自動車（前号に掲げる自家用自動車を除く。） 6月

(3) 前2号に掲げる自動車以外の自動車 1年

2 前条第3項の規定は、前項の場合に準用する。この場合において、同条第3項中「前2項」とあるのは、「前項」と読み替えるものとする。

(点検整備記録簿)

第49条 自動車の使用者は、点検整備記録簿を当該自動車に備え置き、当該自動車について前条の規定により点検又は整備をしたときは、遅滞なく、次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 点検の年月日
- (2) 点検の結果
- (3) 整備の概要
- (4) 整備を完了した年月日
- (5) その他国土交通省令で定める事項

2 自動車(第58条第1項の検査対象外軽自動車及び小型特殊自動車を除く。以下この項において同じ。)の使用者は、当該自動車について分解整備(原動機、動力伝達装置、走行装置、操縦装置、制動装置、緩衝装置又は連結装置を取り外して行う自動車の整備又は改造であって国土交通省令で定めるものをいう。以下同じ。)をしたときは、遅滞なく、前項の点検整備記録簿に同項第3号から第5号までに掲げる事項を記載しなければならない。ただし、前条第2項において準用する第47条の2第3項の規定による必要な整備として当該分解整備をしたとき及び第78条第4項の自動車分解整備事業者が当該分解整備を実施したときは、この限りでない。

3 点検整備記録簿の保存期間は、国土交通省令で定める。

(自動車の点検及び整備に関する手引)

第57条 国土交通大臣は、自動車を使用し、又は運行する者が、自動車の点検及び整備の実施の方法を容易に理解することができるようにするため、次に掲げる事項を内容とする手引を作成し、これを公表するものとする。

- (1) 第47条の2第1項及び第2項並びに第48条第1項の規定による点検の実施の方法
- (2) 前号に規定する点検の結果必要となる整備の実施の方法
- (3) 前2号に掲げるもののほか、点検及び整備に関し必要な事項

(3) 道路運送車両の検査等について

自動車は国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、運行の用に供してはならない旨が道路運送車両法に規定され、検査を行うことによって自動車の保安基準への適合性を確認しています。

運輸支局等（車検場）で行われる検査

新規検査 ・ 継続検査 ・ 臨時検査 ・ 構造等変更検査 ・ 予備検査

道路運送車両法（抜粋）

（自動車の検査及び自動車検査証）

第58条 自動車（国土交通省令で定める軽自動車（以下「検査対象外軽自動車」という。）及び小型特殊自動車を除く。以下この章において同じ。）は、この章に定めるところにより、国土交通大臣の行う検査を受け、有効な自動車検査証の交付を受けているものでなければ、これを運行の用に供してはならない。

2 自動車検査証に記載すべき事項は、国土交通省令で定める。

（検査の実施の方法）

第58条の2 この章に定めるところにより国土交通大臣の行なう検査の項目その他の検査の実施の方法は、新規検査その他の検査の種別ごとに国土交通省令で定める。

（新規検査）

第59条 登録を受けていない第4条に規定する自動車又は次条第1項の規定による車両番号の指定を受けていない検査対象外軽自動車以外の軽自動車（以下「検査対象軽自動車」という。）若しくは二輪の小型自動車を運行の用に供しようとするときは、当該自動車の使用者は、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行なう新規検査を受けなければならない。

2 新規検査（検査対象軽自動車及び二輪の小型自動車に係るものを除く。）の申請は、新規登録の申請と同時にしなければならない。

3 国土交通大臣は、新規検査を受けようとする者に対し、当該自動車に係る点検及び整備に関する記録の提示を求めることができる。

4 第7条第3項（第2号に係る部分に限る。）、第4項（第2号に係る部分に限る。）及び第5項の規定は、第1項の場合に準用する。

（継続検査）

第62条 登録自動車又は車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の使用者は、自動車検査証の有効期間の満了後も当該自動車を使用しようとするときは、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行なう継続検査を受けなければならない。この場合において、当該自動車の使用者は、当該自動車検査証を国土交通大臣に提出しなければならない。

- 2 国土交通大臣は、継続検査の結果、当該自動車保安基準に適合すると認めるときは、当該自動車検査証に有効期間を記入して、これを当該自動車の使用者に返付し、当該自動車保安基準に適合しないと認めるときは、当該自動車検査証を当該自動車の使用者に返付しないものとする。
- 3 第59条第3項の規定は、継続検査について準用する。
- 4 次条第2項の規定により臨時検査を受けるべき自動車については、臨時検査を受けていなければ、継続検査を受けることができない。
- 5 自動車の使用者は、継続検査を申請しようとする場合において、第67条第1項の規定による自動車検査証の記入の申請をすべき事由があるときは、あらかじめ、その申請をしなければならない。

(臨時検査)

第63条 国土交通大臣は、一定の範囲の自動車又は検査対象外軽自動車について、事故が著しく生じている等によりその構造、装置又は性能が保安基準に適合していないおそれがあると認めるときは、期間を定めて、これらの自動車又は検査対象外軽自動車について次項の規定による臨時検査を受けるべき旨を公示することができる。

- 2 前項の公示に係る自動車（登録自動車並びに車両番号の指定を受けた検査対象軽自動車及び二輪の小型自動車に限る。以下この条において同じ。）又は検査対象外軽自動車の使用者は、当該公示に係る同項の期間内に、当該自動車又は検査対象外軽自動車を提示して、国土交通大臣の行なう臨時検査を受けなければならない。ただし、同項の公示に係る自動車当該公示に係る同項の期間の末日の前に有効期間が満了した自動車検査証の交付を受けているものについて臨時検査を受けるべき時期は、当該有効期間の満了後これを使用しようとする時とすることができる。
- 3 第59条第3項、前条第1項後段及び同条第2項の規定は、臨時検査について準用する。
- 4 第1項の公示に係る自動車当該公示に係る同項の期間内に臨時検査を受けなかつたものに係る自動車検査証でその期間の末日に有効であるものは、その期間の経過後は、その効力を失う。この場合において、当該自動車の使用者は、すみやかに、当該自動車検査証を国土交通大臣に返納しなければならない。
- 5 国土交通大臣は、臨時検査の結果、当該検査対象外軽自動車保安基準に適合すると認めるときは、その使用者に臨時検査合格標章を交付するものとする。
- 6 第1項の公示に係る検査対象外軽自動車は、当該公示に係る同項の期間に引き続く国土交通省令で定める期間内は、国土交通省令で定めるところにより臨時検査合格標章を表示しなければ、運行の用に供してはならない。
- 7 第2項及び第4項の規定は、第1項の公示に係る自動車当該公示のあつた日以後当該公示に係る同項の期間の末日までに新規検査又は構造等変更検査を受けたもの及びこれに係る自動車検査証については、適用しない。

(自動車検査証の記載事項の変更及び構造等変更検査)

第67条 自動車の使用者は、自動車検査証の記載事項について変更があつたときは、その事由

があつた日から 15日以内に、当該事項の変更について、国土交通大臣が行う自動車検査証の記入を受けなければならない。ただし、その効力を失っている自動車検査証については、これに記入を受けるべき時期は、当該自動車を使用しようとする時とすることができる。

2 前項の規定は、行政区画又は土地の名称の変更により、自動車の使用者若しくは所有者の住所又は自動車の使用の本拠の位置についての自動車検査証の記載事項の変更があつた場合については、適用しない。

3 国土交通大臣は、第1項の変更が国土交通省令で定める事由に該当する場合において、保安基準に適合しなくなるおそれがあると認めるときは、当該自動車が保安基準に適合するかどうかについて、これを提示して構造等変更検査を受けるべきことを命じなければならない。

4 第59条第3項及び第62条第2項の規定は、構造等変更検査について準用する。

(予備検査)

第71条 登録を受けていない第4条に規定する自動車又は車両番号の指定を受けていない検査対象軽自動車若しくは二輪の小型自動車の所有者は、当該自動車を提示して、国土交通大臣の行なう予備検査を受けることができる。

2 国土交通大臣は、予備検査の結果、当該自動車が保安基準に適合すると認めるときは、自動車予備検査証を当該自動車の所有者に交付しなければならない。

3 自動車予備検査証の有効期間は、3月とする。

4 自動車予備検査証の交付を受けた自動車についてその使用の本拠の位置が定められたときは、その使用者は、国土交通大臣に当該自動車予備検査証を提出して、自動車検査証の交付を受けることができる。

5 第59条第2項及び第3項並びに第62条第5項の規定は、前項の交付の申請について準用する。この場合において、同条第5項中「使用者」とあるのは「所有者」と、「第67条第1項の規定による自動車検査証の記入の申請をすべき事由」とあるのは「第71条第8項において準用する第67条第1項の規定による自動車予備検査証の記入の申請をすべき事由」と読み替えるものとする。

6 第60条第1項後段の規定は、第4項の規定により国土交通大臣が自動車検査証を交付する場合について適用があるものとし、同条第2項の規定は、第4項の交付について準用する。

7 第63条第2項本文、第3項及び第4項の規定は、自動車予備検査証の交付に係る自動車について準用する。この場合において、これらの規定並びに同条第3項において準用する第62条第1項後段及び同条第2項の規定中「使用者」とあるのは「所有者」と、「自動車検査証」とあるのは「自動車予備検査証」と読み替える。

8 第67条の規定は、自動車予備検査証の記載事項について変更があつた場合に準用する。この場合において、「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

9 第61条第4項及び前条の規定は、自動車予備検査証について準用する。この場合において、同条中「使用者」とあるのは「所有者」と読み替える。

(4) 自動車の整備事業について

道路運送車両法により、自動車分解整備事業を営もうとする者は、自動車分解整備事業の種類及び分解整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならない旨が規定されています。

道路運送車両法では自動車の使用者が、自動車の点検を行い必要に応じて整備を行うことにより「保安基準」に適合するよう保守管理の義務について定められているところですが、現実的に自動車の使用者が自ら点検・整備を行うにあたっては、設備・工具や分解整備に関する専門的な知識等について、多くは万全とはいえません。そのため、自動車の点検・整備依頼を受ける自動車分解整備事業の認証を受けた事業場においては、自動車の使用者に代わり分解整備に関する業務を行っているという意識をもって適切に行う必要があります。

道路運送車両法（抜粋）

(認証)

第78条 自動車分解整備事業を営もうとする者は、自動車分解整備事業の種類及び分解整備を行う事業場ごとに、地方運輸局長の認証を受けなければならない。

- 2 自動車分解整備事業の認証は、対象とする自動車の種類を指定し、その他業務の範囲を限定して行うことができる。
- 3 自動車分解整備事業の認証には、条件を附し、又はこれを変更することができる。
- 4 前項の条件は、自動車分解整備事業の認証を受けた者（以下「自動車分解整備事業者」という。）が行う自動車の分解整備が適切に行われるために必要とする最小限度のものに限り、且つ、当該自動車分解整備事業者に不当な義務を課することとならないものでなければならない

(標識)

第89条 自動車分解整備事業者は、事業場において、公衆の見易いように、国土交通省令で定める様式の標識を掲げなければならない。

- 2 自動車分解整備事業者以外の者は、前項の標識又はこれに類似する標識を掲げてはならない。

(自動車分解整備事業者の義務)

第90条 自動車分解整備事業者は、分解整備を行う場合においては、当該自動車の分解整備に係る部分が保安基準に適合するようにしなければならない。

(分解整備記録簿)

第91条 自動車分解整備事業者は、分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは、これに次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 登録自動車にあっては自動車登録番号、第60条第1項後段の車両番号の指定を受けた自動車にあっては車両番号、その他の自動車にあっては車台番号
- (2) 分解整備の概要
- (3) 分解整備を完了した年月日

(4) 依頼者の氏名又は名称及び住所

(5) その他国土交通省令で定める事項

2 自動車分解整備事業者は、当該自動車の使用者に前項各号に掲げる事項を記載した分解整備記録簿の写しを交付しなければならない。

3 分解整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

(設備の維持等)

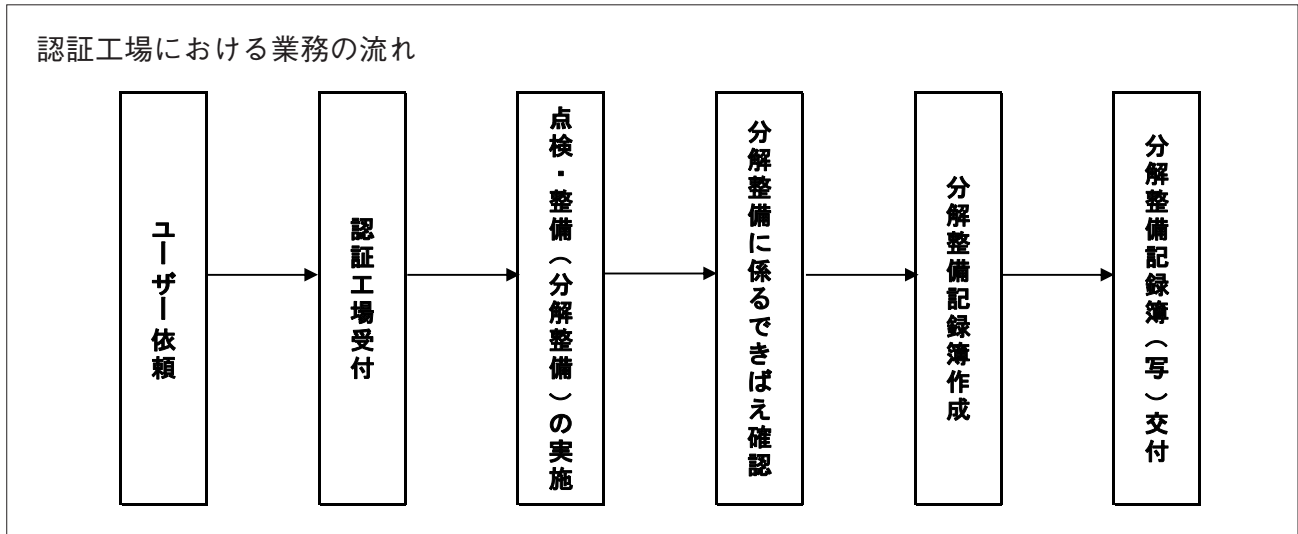
第91条の2 自動車分解整備事業者は、当該事業場に関し、第80条第1項第1号の規定による基準に適合するように設備を維持し、及び従業員を確保しなければならない。

(遵守事項)

第91条の3 自動車分解整備事業者は、第89条から前条までに定めるもののほか、自動車の整備についての技術の向上、適切な点検及び整備の励行の促進その他自動車分解整備事業の業務の適正な運営を確保するために国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

(5) 自動車の分解整備について

道路運送車両法により、自動車分解整備事業者は、分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは、次に掲げる事項を記載しなければならないと規定され、当該自動車の使用者にその分解整備記録簿の写しを交付しなければならないと定められています。



道路運送車両法施行規則（抜粋）

(分解整備の定義)

第3条 法第49条第2項の分解整備とは、次の各号のいずれかに該当するものをいう。

1 原動機
原動機を取り外して行う自動車の整備又は改造

7 連結装置
けん引自動車又は被けん引自動車の連結装置（トレーラ・ヒッチ及びボール・カプラを除く。）を取り外して行う自動車の整備又は改造
※トラクターに装着されるキングピン、カプラ等をいう。

2 動力伝達装置
動力伝達装置のクラッチ（二輪の小型自動車のクラッチを除く。）トランスミッション、プロペラ・シャフト又はデファレンシャルを取り外して行う自動車の整備又は改造

6 緩衝装置
緩衝装置のシャシばね（コイルばね及びトーションバー・スプリングを除く。）を取り外して行う自動車の整備又は改造
※トラック等のリーフスプリング、エアスプリングが該当する。

3 走行装置
走行装置のフロント・アクスル、前輪独立懸架装置（ストラットを除く。）又はリア・アクスル・シャフトを取り外して行う自動車（二輪の小型自動車を除く。）の整備又は改造

5 制動装置
制動装置のマスタ・シリンダ、バルブ類、ホース、パイプ、倍力装置、ブレーキ・チャンバ、ブレーキ・ドラム（二輪の小型自動車のブレーキ・ドラムを除く。）若しくはディスク・ブレーキのキャリパを取りはずし、又は二輪小型自動車のブレーキ・ライニングを交換するためにブレーキ・シューを取りはずして行う自動車の整備又は改造

4 操縦装置
かじ取り装置のギヤ・ボックス、リンク装置の連結部又はかじ取りホークを取り外して行う自動車の整備又は改造

道路運送車両法（抜粋）

（分解整備記録簿）

第91条 自動車分解整備事業者は、分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは、これに次に掲げる事項を記載しなければならない。

- (1) 登録自動車にあっては自動車登録番号、第60条第1項後段の車両番号の指定を受けた自動車にあっては車両番号、その他の自動車にあっては車台番号
- (2) 分解整備の概要
- (3) 分解整備を完了した年月日
- (4) 依頼者の氏名又は名称及び住所
- (5) その他国土交通省令で定める事項

2 自動車分解整備事業者は、当該自動車の使用者に前項各号に掲げる事項を記載した分解整備記録簿の写しを交付しなければならない。

3 分解整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

道路運送車両法施行規則（抜粋）

（分解整備記録簿の記載事項）

第62条の2 法第91条第1項第5号の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

- (1) 分解整備時の総走行距離
- (2) 第62条の2の2第1項第5号に規定する整備主任者の氏名
- (3) 自動車分解整備事業者の氏名又は名称及び事業場の所在地並びに認証番号

(6) 整備主任者について

道路運送車両法により、自動車分解整備事業の認証を受けた事業場において分解整備を行う場合に自動車分解整備事業者は、分解整備に係わる部分を保安基準に適合させるようにしなければならない旨が義務として規定されています。

そのため、分解整備と分解整備記録簿の記載に関する次の事項

- ①分解整備の作業管理に関する業務
- ②分解整備後のできばえ確認業務
- ③分解整備記録簿の記載及び保存に関する業務

等を統括管理することによりその義務を全うし、かつ、その責任を明示すべき整備主任者の存在が不可欠となり、事業者自らがこれにあたる場合を含め、整備主任者を定めておかなければなりません。

また、整備主任者は、他の事業場の整備主任者となることができませんが、一つの事業場について2名以上定めておくことは差し支えないとされています。

なお、事業場で行われる分解整備及びこれに係わる分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理するという重要な責務を担っていることから、その資格要件は、当該事業場の分解整備に従事する従業員であって、一級又は二級整備士の技能検定（当該事業場が原動機を対象とする分解整備を行う場合にあっては、二級自動車シャシ整備士の技能検定を除く。）に合格した者となっています。

道路運送車両法施行規則（抜粋）

（自動車分解整備事業者の遵守事項）

第62条の2の2 法第91条の3 の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

- (5) 事業場ごとに、当該事業場において分解整備に従事する従業員であって一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格した者のうち少なくとも一人に分解整備及び法第91条の分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理させること（自ら統括管理する場合を含む。）。ただし、当該事項を統括管理する者（以下「整備主任者」という。）は、他の事業場の整備主任者になることができない。
 - (6) 運輸監理部長又は運輸支局長から整備主任者に対し研修を行う旨の通知を受けたときは、整備主任者に当該研修を受けさせること。
- 2 自動車分解整備事業者は、整備主任者に関する次に掲げる事項を、自動車分解整備事業の開始の日又は次に掲げる事項に変更のあった日から15日以内に、運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。
- (1) 届出者の氏名又は名称及び住所
 - (2) 整備主任者が統括管理業務を行う事業場の名称及び所在地
 - (3) 整備主任者の氏名、生年月日及び統括管理業務の開始の日
- 3 前項の届出書には、同項第3号の者が一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格したことを証する書面を添付しなければならない。

(7) 自動車の整備命令等について

道路運送車両法により、自動車が保安基準に適合しなくなるような改造等は禁止されています。

自動車が整備不良や不正改造を行ったことに起因して、保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるときは、状態によっては運輸局長より使用者に対して整備命令が発せられる場合や、当該自動車の使用停止を命ぜられる場合もあります。

また、自動車分解整備事業者に対しても自動車の不正改造や違反行為に係わることの禁止について道路運送車両法施行規則により、遵守事項として規定されています。

道路運送車両法（抜粋）

(整備命令等)

第54条 地方運輸局長は、自動車が保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態にあるとき(次条第1項に規定するときを除く。)は、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合しなくなるおそれをなくするため、又は保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを命ずることができる。この場合において、地方運輸局長は、保安基準に適合しない状態にある当該自動車の使用者に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は経路の制限その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。

2 地方運輸局長は、自動車の使用者が前項の規定による命令又は指示に従わない場合において、当該自動車が保安基準に適合しない状態にあるときは、当該自動車の使用を停止することができる。

3 地方運輸局長は、前項の処分に係る自動車が保安基準に適合するに至ったときは、直ちに同項の処分を取り消さなければならない。

4 地方運輸局長は、第1項の規定により整備を命ずる場合において、当該保安基準に適合しなくなるおそれがある状態又は適合しない状態が、劣化又は摩耗により生ずる状態であつて国土交通省令で定めるものであり、かつ、当該自動車について、点検整備記録簿の有無及び記載内容その他の事項を確認した結果第48条第1項の規定による点検で国土交通省令で定めるものが行われていないことが判明したときは、当該自動車の使用者に対し、当該点検(第1項の規定により整備を命ずる部分に係るものを除く。)をし、及び必要に応じ整備をすべきことを勧告することができる。

第54条の2 地方運輸局長は、自動車(小型特殊自動車を除く。)が保安基準に適合しない状態にあり、かつ、その原因が自動車又はその部分の改造、装置の取付け又は取り外しその他これらに類する行為に起因するものと認められるときは、当該自動車の使用者に対し、保安基準に適合させるために必要な整備を行うべきことを命ずることができる。この場合において、地方運輸局長は、当該自動車の使用者に対し、当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間の運行に関し、当該自動車の使用の方法又は経路の制限その他の保安上又は公害防止その他の環境保全上必要な指示をすることができる。

- 2 地方運輸局長は、前項の規定により整備を命じたときは、当該自動車の前面の見やすい箇所に、国土交通省令で定めるところにより、整備命令標章をはり付けなければならない。
- 3 何人も、前項の規定によりはり付けられた整備命令標章を破損し、又は汚損してはならず、また、第5項の規定により第1項の規定による命令を取り消された後でなければこれを取り除いてはならない。
- 4 第1項の規定による命令を受けた自動車の使用者は、当該命令を受けた日から15日以内に、地方運輸局長に対し、保安基準に適合させるために必要な整備を行つた当該自動車及び当該自動車に係る自動車検査証を提示しなければならない。
- 5 地方運輸局長は、前項の提示に係る自動車が保安基準に適合するに至つたときは、直ちに第1項の規定による命令を取り消さなければならない。
- 6 地方運輸局長は、自動車の使用者が第1項の規定による命令若しくは指示に従わないとき又は第3項若しくは第4項の規定に違反したときは、6月以内の期間を定めて、当該自動車の使用を停止することができる。
- 7 前項の処分に係る自動車の使用者は、同項の規定による自動車の使用の停止の期間の満了の日までに当該自動車が保安基準に適合するに至らないときは、当該期間の満了後も当該自動車が保安基準に適合するに至るまでの間は、これを運行の用に供してはならない。

(不正改造等の禁止)

第99条の2 何人も、第58条第1項の規定により有効な自動車検査証の交付を受けている自動車又は第97条の3第1項の規定により使用の届出を行っている検査対象外軽自動車について、自動車又はその部分の改造、装置の取付け又は取り外しその他これらに類する行為であつて、当該自動車が保安基準に適合しないこととなるものを行つてはならない。

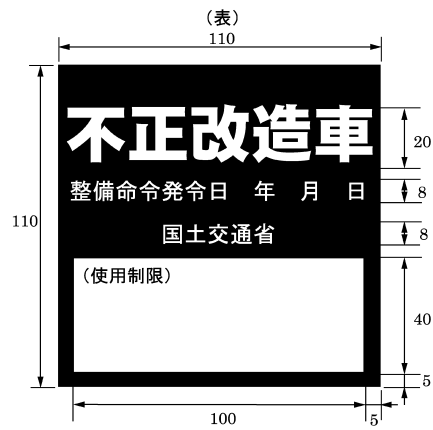
道路運送車両法施行規則（抜粋）

(整備命令標章)

第34条 整備命令標章は、自動車の前面ガラスに前方から見やすいようにはり付けるものとする。ただし、運転者室又は前面ガラスのない自動車にあっては、自動車の前面に見やすいようにはり付けるものとする。

- 2 法第54条の2第1項の規定による命令を受けた自動車の使用者は、同条第5項の規定により命令を取り消されたときは、遅滞なく、当該命令に係る整備命令標章を取り除かなければならない。
- 3 整備命令標章の様式は、第7号様式の2とする。

第7号様式の2（整備命令標章）（第34条関係）



(裏)

注意事項

- 1 発令日から15日以内に、この自動車を保安基準に適合するよう整備を行った後、最寄りの運輸監理部、運輸支局又は自動車検査登録事務所へ持ち込み、確認を受けてください。
- 2 上記の確認を受けるまでは、この標章は、はがしたり、汚したりしないようにしてください。
- 3 使用制限の欄に制限が記載されている場合には、その記載事項に従ってください。
- 4 上記の事項に違反した場合には、法律に基づき、この自動車の使用が停止されるとともに、罰せられることとなります。

備考

- (1) 整備命令標章の地色は、赤色とし、「(使用制限)」を記載する欄は、白色とすること。
- (2) 「(使用制限)」の文字の色は、黒色とし、それ以外の文字の色は、黄色とすること。
- (3) 寸法の単位は、「ミリメートル」とする。

(8) 自動車分解整備事業の遵守事項について

道路運送車両法に基づき自動車分解整備事業の認証を受けた事業者に対しては、法令により「遵守事項」が規定されています。

道路運送車両法（抜粋）

(標識)

第89条 自動車分解整備事業者は、事業場において、公衆の見易いように、国土交通省令で定める様式の標識を掲げなければならない。

2 自動車分解整備事業者以外の者は、前項の標識又はこれに類似する標識を掲げてはならない。

(自動車分解整備事業者の義務)

第90条 自動車分解整備事業者は、分解整備を行う場合においては、当該自動車の分解整備に係る部分が保安基準に適合するようにしなければならない。

(分解整備記録簿)

第91条 自動車分解整備事業者は、分解整備記録簿を備え、分解整備をしたときは、これに次に掲げる事項を記載しなければならない。

(1) 登録自動車にあっては自動車登録番号、第60条第1項後段の車両番号の指定を受けた自動車にあっては車両番号、その他の自動車にあっては車台番号

(2) 分解整備の概要

(3) 分解整備を完了した年月日

(4) 依頼者の氏名又は名称及び住所

(5) その他国土交通省令で定める事項

2 自動車分解整備事業者は、当該自動車の使用者に前項各号に掲げる事項を記載した分解整備記録簿の写しを交付しなければならない。

3 分解整備記録簿は、その記載の日から二年間保存しなければならない。

(設備の維持等)

第91条の2 自動車分解整備事業者は、当該事業場に関し、第80条第1項第1号の規定による基準に適合するように設備を維持し、及び従業員を確保しなければならない。

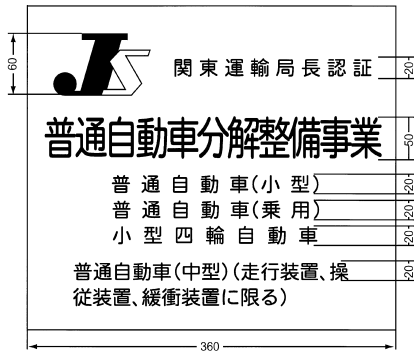
(遵守事項)

第91条の3 自動車分解整備事業者は、第89条から前条までに定めるもののほか、自動車の整備についての技術の向上、適切な点検及び整備の励行の促進その他自動車分解整備事業の業務の適正な運営を確保するために国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。

（標識の様式）

第62条 法第89条の様式は、第20号様式による。

第20号様式（自動車分解整備事業者の標識）（第62条関係）



備考 (1) 自動車分解整備事業者の標識は、図示の例により、自動車分解整備事業者の標章、認証を行つた地方運輸局長名、自動車分解整備事業の種類及び対象とする自動車の種類をそれぞれ表示すること。この場合において、対象とする自動車の種類は、次の区分により表示すること。

普通自動車（大型）（普通自動車のうち車両総重量が8トン以上のもの、最大積載量が5トン以上のもの又は乗車定員が30人以上のものを対象とする場合に限る。）

普通自動車（中型）（普通自動車のうち最大積載量が2トンを超えるもの又は乗車定員が11人以上のものであつて、普通自動車（大型）以外のものを対象とする場合に限る。）

普通自動車（小型）（普通自動車のうち貨物の運送の用に供するもの又は散水自動車、広告宣伝用自動車、霊きゅう自動車その他特種の用途に供するものであつて、普通自動車（大型）及び普通自動車（中型）以外のものを対象とする場合に限る。）

普通自動車（乗用）（普通自動車のうち普通自動車（大型）、普通自動車（中型）及び普通自動車（小型）以外のものを対象とする場合に限る。）

小型四輪自動車

小型三輪自動車

小型二輪自動車

軽自動車

大型特殊自動車

(2) 自動車分解整備事業の種類が二種類以上にわたるものにあつては、「^{普通}自動車分解整備事業」のように表示すること。この場合において、「普通」及び「小型」の文字は、図示の寸法にかかわらず、縦25ミリメートルとする。

(3) 対象とする装置を限定する場合は、図示の例により、その旨を表示すること。

(4) 対象とする自動車の種類のうち、対象とする装置を限定しないものが4以上のときは、左右二列に配置すること。

(5) 寸法の単位は、「ミリメートル」とする。

(6) 標識は、金属製又は合成樹脂製とすること。

(7) 標識の塗色は、橙黄色地に黒文字とし、標章は赤色とすること。

（自動車分解整備事業者の遵守事項）

第62条の2の2 法第91条の3の国土交通省令で定める事項は、次のとおりとする。

(1) 法第48条に規定する点検又は整備の作業を行う事業場にあつては、当該作業に係る料金を当該事業場において依頼者の見やすいように掲示すること。

(2) 法第48条に規定する点検又は整備の作業を行う事業場にあつては、当該作業の依頼者に対し、必要となると認められる整備の内容及び当該整備の必要性について説明し、料金の概算見積りを記載した書面を交付すること。

- (3) 依頼者に対し、行っていない点検若しくは整備の料金を請求し、又は依頼されない点検若しくは整備を不当に行い、その料金を請求しないこと。
 - (4) 道路運送車両の保安基準に定める基準に適合しなくなるように自動車の改造を行わないこと。
 - (5) 事業場ごとに、当該事業場において分解整備に従事する従業員であって一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格した者のうち少なくとも一人に分解整備及び法第91条の分解整備記録簿の記載に関する事項を統括管理させること（自ら統括管理する場合を含む。）。ただし、当該事項を統括管理する者（以下「整備主任者」という。）は、他の事業場の整備主任者になることができない。
 - (6) 運輸監理部長又は運輸支局長から整備主任者に対し研修を行う旨の通知を受けたときは、整備主任者に当該研修を受けさせること。
 - (7) エアコンディショナーが搭載されている自動車の点検又は整備の作業を行う事業場にあつては、みだりに当該エアコンディショナーに充てんされているフロン類（特定製品に係るフロン類の回収及び破壊の実施の確保等に関する法律（平成13年法律第64号）第2条第1項に規定するフロン類をいう。）を大気中に放出しないこと。
 - (8) 他人に対して法若しくは法に基づく命令若しくは処分に違反する行為（以下この号において「違反行為」という。）をすることを要求し、依頼し、若しくは唆し、又は他人が違反行為をすることを助けしないこと。
- 2 自動車分解整備事業者は、整備主任者に関する次に掲げる事項を、自動車分解整備事業の開始の日又は次に掲げる事項に変更のあった日から15日以内に、運輸監理部長又は運輸支局長に届け出なければならない。
 - (1) 届出者の氏名又は名称及び住所
 - (2) 整備主任者が統括管理業務を行う事業場の名称及び所在地
 - (3) 整備主任者の氏名、生年月日及び統括管理業務の開始の日
 - 3 前項の届出書には、同項第3号の者が一級又は二級の自動車整備士の技能検定に合格したことを証する書面を添付しなければならない。

2. 自動車分解整備事業に関する変更届について

自動車分解整備事業の認証に関する変更について、法令により届出を要する事項が規定され提出期限が定められていますので、変更が生じた場合には速やかに手続きを行う必要があります。

道路運送車両法（抜粋）

（変更届等）

第81条 自動車分解整備事業者は、次に掲げる事項について変更が生じたときは、その事由が生じた日から30日以内に、地方運輸局長に届け出なければならない。

- (1) 氏名又は名称及び住所
- (2) 法人にあっては、その役員の氏名
- (3) 事業場の所在地
- (4) 事業場の設備のうち国土交通省令で定める特に重要なもの

2 自動車分解整備事業者は、その事業を廃止したときは、その日から30日以内に、その旨を地方運輸局長に届け出なければならない。

（相続、合併及び分割）

第82条 自動車分解整備事業者について相続、合併又は分割（自動車分解整備事業を承継させるものに限る。）があつたときは、相続人（相続人が二人以上ある場合において、被相続人の死亡後30日以内にその協議により事業を承継すべき相続人を選定したときは、その者）、合併後存続する法人若しくは合併により設立された法人又は分割により自動車分解整備事業を承継した法人は、自動車分解整備事業者のこの法律の規定による地位を承継する。

2 前項の規定により自動車分解整備事業者の地位を承継した者は、その事由の生じた日から30日以内にその旨を地方運輸局長に届け出なければならない。

（事業の譲渡）

第83条 自動車分解整備事業者が自動車分解整備事業を譲渡したときは、譲受人は、譲渡人のこの法律の規定による地位を承継する。

2 前条第2項の規定は、前項の場合に準用する。

道路運送車両法施行規則（抜粋）

（変更届出事項）

第58条 法第81条第1項第4号に規定する事業場の設備は、屋内作業場の面積又は間口若しくは奥行の長さとする。

(1) 事業者に関する変更届Q&A

Q 1 : 法人の役員が変更になったのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 1 : 下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業の役員変更届（第4号様式）
- ・商業登記簿謄本等、新・旧役員を確認することができる書面

Q 2 : 「株式会社〇〇整備工場」から「株式会社〇〇自動車」と法人名称を変更したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 2 : 下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・商業登記簿謄本等、商号変更の事実を証する書面

Q 3 : 法人の本社（本店所在地）を移転したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 3 : 下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・商業登記簿謄本等、本店所在地変更の事実を証する書面

Q 4 : 個人事業者で事業主の住所を移転したのですが、届出等の手続きは必要ですか。

A 4 : 下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・個人事業者（事業主）の住民票等、住所変更の事実を証する書面

Q 5 : 「a 法人」として運営していた自動車分解整備事業をグループ会社の「b 法人」が吸収合併し法人の名称が変わったのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 5 : 下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・商業登記簿謄本等、合併の事実を証する書面

Q 6：自動車販売と自動車整備を行う一つの法人として運営しておりましたが、自動車整備事業を別法人として会社分割することになったのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 6：下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・商業登記簿謄本等、事業分割の事実を証する書面

Q 7：個人事業者で事業主が死亡したため事業を引き継ぎたいのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 7：認証の相続となりますので下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・新事業主の住民票等、届出者を特定できる書面
- ・現在までの事業主に関する除籍謄本
- ・自動車分解整備事業に係る相続同意書
- ・相続同意書に係る印鑑証明書

Q 8：法人（株式会社、有限会社）から個人事業にしたのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 8：法人事業者から個人事業者に変更した場合は、認証の譲渡となりますので下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・新事業主の住民票等、届出者を特定できる書面
- ・譲渡証明書
- ・認証譲渡譲受に係る印鑑証明書

Q 9：個人事業者が従業員に自動車分解整備事業を譲渡したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 9：下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・新事業主の住民票等、届出者を特定できる書面
- ・譲渡証明書
- ・認証譲渡譲受に係る印鑑証明書

※ 変更する内容によっては、事前に運輸支局等に相談してください。

(2) 事業場に関する変更届 Q & A

Q 1 : 事業場を移転したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 1 : 事業場の所在地及び屋内作業場の面積又は間口若しくは奥行きの長さの変更となりますので下記の書類を揃えて30日以内に届出を行ってください。

- ・自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）
- ・建築物の確認済証（写し）等、事業場の所在地を証する書面

Q 2 : 作業場を増築したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 2 : 屋内作業場の面積又は間口若しくは奥行きの長さの変更となりますので自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）を作成して30日以内に届出を行ってください。

Q 3 : 作業場の一部を部品庫にしたのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 3 : 屋内作業場の面積又は間口若しくは奥行きの長さの変更となりますので自動車分解整備事業者変更届（第1号様式）を作成して30日以内に届出を行ってください。ただし、変更後の作業場の間口若しくは奥行きの長さが対象とする自動車の認証基準を満たしていることが必要です。

Q 4 : 車両置場の位置を変更したのですが、届出等は必要ですか。

A 4 : 届出の必要はありません。ただし、作業場と同一の敷地内であって、車両置場の間口若しくは奥行きの長さが対象とする自動車の認証基準を満たしていることが必要です。

Q 5 : 整備用のリフト（認証工具等）を入れ替えたのですが、届出等は必要ですか。

A 5 : 届出の必要はありません。

Q 6 : 事業場の名称を変更したのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 6 : 整備主任者が統括管理業務を行う事業場名称の変更として整備主任者（変更・減員）届出書（第6号様式）を作成して15日以内に届出を行ってください。

Q 7：整備主任者の姓が変わったのですが、どのような手続きが必要ですか。

A 7：下記の書類を揃えて15日以内に届出を行ってください。

- ・整備主任者（変更・減員）届出書（第6号様式）
- ・変更になった整備主任者の戸籍抄本等、事実を証する書面

Q 8：メカニック（整備要員）が1名入社したのですが、届出は必要ですか。

A 8：届出の必要はありません。ただし、自動車整備士の技能検定に合格した者の保有率1/4以上という認証基準を満たしていることが必要です。

Q 9：事業場所在地付近の区画整理に伴い、地番から住居表示に変わったのですが、届出等は必要ですか。

A 9：届出の必要はありませんが、市区町村役場が発行する住居表示に関する「通知書」又は「証明書」等の提出をお願いします。

※ 変更する内容によっては、事前に運輸支局等に相談してください。

II. 自動車分解整備事業者の 立入検査結果等

Ⅱ. 自動車分解整備事業者の立入検査結果等

1. 自動車分解整備事業者の立入検査結果（平成23年度）

平成23年度における関東運輸局管内の運輸支局において実施した自動車分解整備事業者に対する立入検査結果は、次のとおりです。

(1) 立入検査事業場数

立入検査事業場数は、987事業場でした。

立入検査は、新規認証工場（事前審査を含む。）、移転工場、対象自動車の追加工場、整備主任者の定期研修を受講していない工場、警察当局等からの通報や苦情があった工場、所在が不明な工場等について実施しました。

また、過去5年間における立入検査の実施状況は〈表Ⅱ－1〉のとおりです。

〈表Ⅱ－1〉過去5年間の自動車分解整備事業者の立入検査状況

項目 年度	新規	移転追加	所在不明	整備主任者 研修未受講	苦情	表彰	その他	計
19	761	259	34	18	24	327	844	2,267
20	650	207	69	1	79	215	583	1,804
21	683	244	75	1	55	180	335	1,573
22	399	183	15	15	20	170	231	1,033
23	327	150	14	8	32	228	228	987

(2) 立入検査結果に基づく行政処分状況

立入検査の結果、道路運送車両法等関係法令に違反する重大な事実が認められた事業場に対しては、道路運送車両法第93条の規定に基づき、事業の停止等の行政処分を行っていますが、平成23年度の処分状況は〈表Ⅱ－2〉のとおりです。

〈表Ⅱ－2〉自動車分解整備事業者の処分状況

	運輸局長処分等			運輸支局長処分等		
	認証取消	事業停止	文書警告	改善命令	文書警告	口頭警告
件数	0	15	2	0	9	76

注) 表中「文書警告」は、処分基準に基づく場合のみ計上している。
(事業停止等に伴う改善報告は含まず)

〈表Ⅱ－３〉過去５年間の自動車分解整備事業者の運輸局長処分

項目 年度	立入検査 件数	処 分 事業場数	処 分 等 の 内 訳					認 証 工場数
			認証取消	事業停止	改善命令	警 告	計	
19	2,267	33	4	29	0	29	62	24,129
20	1,804	30	3	27	0	0	30	24,357
21	1,573	23	1	22	0	1	24	24,499
22	1,033	17	3	10	0	4	17	24,587
23	987	17	0	15	0	2	17	24,594

注１）複数の処分を受けている事業場があるため、処分事業場数と処分件数は相違する。

注２）認証工場数は各年度とも３月末の数値を示す。

注３）２０年度より「文書警告」は、処分基準に基づく場合のみ計上している。

（事業停止等に伴う改善報告は含まず）

（３）法令違反指示事項等

過去５年間における法令違反の指摘状況は、〈表Ⅱ－４〉のとおりです。

〈表Ⅱ－４〉過去５年間の法令違反指摘内容

指摘事項	年 度				
	19	20	21	22	23
整備主任者の業務に関するもの	2 (2.2%)	3 (3.8%)	3 (4.1%)	1 (3.2%)	2 (4.9%)
認証基準に関するもの	3 (3.2%)	2 (2.6%)	5 (6.8%)	1 (3.2%)	1 (2.4%)
遵守事項に関するもの	20 (21.5%)	20 (25.6%)	13 (17.6%)	6 (19.4%)	8 (19.5%)
変更届等に関するもの	8 (8.6%)	9 (11.5%)	3 (4.1%)	2 (6.5%)	0 0%
分解整備記録簿等に関するもの	27 (29.%)	16 (20.5%)	33 (44.6%)	13 (41.9%)	13 (31.7%)
その他法令違反に関するもの	33 (35.5%)	28 (35.9%)	17 (23.%)	8 (25.8%)	17 (41.5%)
合 計	93 (100%)	78 (100%)	74 (100%)	31 (100%)	41 (100%)

2. 自動車分解整備事業の廃止理由調査結果

平成23年度中に関東運輸局管内において、自動車分解整備事業の廃止届のあった事業場数は323工場であり、主な廃止理由は、自己都合が107件（33.1%）、事業合理化が71件（22.0%）、次いで後継者難が54件（16.7%）、以下〈表Ⅱ－5〉の順となっています。

また、過去5年間における廃止理由状況は、〈表Ⅱ－6〉のとおりです。

〈表Ⅱ－5〉自動車分解整備事業者の廃止理由調査結果

支局別	廃止理由											計
	経営不振	倒産	工員不足	後継者難	事業合理化	移転立退	転業	合併	組合参加	自己都合	その他	
東京	19	3	2	8	25	8	2	3	0	49	2	121
神奈川	7	2	2	7	18	2	0	0	0	14	1	53
埼玉	5	1	2	11	5	1	1	0	0	10	2	38
群馬	1	0	1	13	7	1	0	0	0	4	0	27
千葉	4	0	3	5	11	3	0	0	0	11	2	39
茨城	0	0	0	2	2	1	0	0	0	14	2	21
栃木	3	0	0	7	2	0	0	0	0	3	0	15
山梨	2	1	1	1	1	0	0	0	0	2	1	9
局計	41	7	11	54	71	16	3	3	0	107	10	323
構成比 (%)	12.7%	2.2%	3.4%	16.7%	22.0%	5.0%	0.9%	0.9%	0.0%	33.1%	3.1%	100.0%

〈表Ⅱ－6〉過去5年間の自動車分解整備事業の廃止理由調査結果

項目 年度	廃止理由										計
	経営不振	倒産	工員不足	後継者難 事業者死亡	事業合理化	移転立退	転業	合併	組合参加	自己都合 及び その他	
19	31	18	3	55	114	31	9	9	1	113	384
20	37	11	10	79	111	41	5	6	8	141	449
21	46	19	15	49	165	30	10	4	0	139	477
22	32	6	7	44	88	26	2	4	0	101	310
23	41	7	11	54	71	16	3	3	0	117	323

3. 自動車分解整備事業者の違反事例

最近の関東運輸局管内の自動車分解整備事業者の法令違反等による行政処分を例示します

【その1】 分解整備作業に重大な瑕疵があった

運送事業者から、自動車事故速報（コンテナセミトレーラーの脱輪事故）があり、翌日に当該車両を車検整備した事業場に対し特別監査を実施し、関係帳票類の提示を求め調査したところ、左一軸目について車検整備時にホイールハブ（ブレーキドラム）を組み付ける際にアクスルナットの締め付け不良及び回り止めスプリングピンの固定が不十分であった事が原因で車輪が脱落したことが確認された。

1. 事業場の概要及び組織

昭和47年に認証を取得後、昭和54年に指定整備工場となった専門工場である
監査時の工員数は7名で、その内整備主任者は5名である

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（20日間）

3. 法令違反の内容

- (1) 分解整備作業に重大な瑕疵があったこと
(道路運送車両法第90条違反)

4. 法令違反に至った原因

- (1) 取付ボルトを締付ける際のトルクの管理不足
- (2) 分解整備後の出来映え確認を整備主任者が行ったが、締め付け不足及び回り止めスプリングピンの固定不十分であったことを発見出来なかった

5. その他

整備主任者は、分解整備及び分解整備記録簿の記載に係る事項を統括管理しなければならない作業を行った部分のチェック体制がなかった

【その2】不正改造の実施①

計画監査で当該事業場に立ち入り確認したところ、当該事業場の所有する車両運搬車が保安基準不適合状態（点滅灯火取付）であった。

また、関係帳票類の提示を求め調査したところ、分解整備記録簿の記載漏れ、記載誤り、使用者に分解整備記録簿の写しを交付していなかったことが確認された。

1. 事業場の概要及び組織

昭和36年に認証を取得した專業工場である

監査時の工員数は5名で、その内整備主任者は3名である

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（15日間）

3. 法令違反の内容

- (1) 不正改造を実施したこと（点滅灯火取付）
（道路運送車両法第99条の2違反）
- (2) 分解整備記録簿の一部に記載漏れがあったこと
（道路運送車両法第91条第1項違反）
- (3) 使用者に分解整備記録簿の写しを交付していなかった
（道路運送車両法第91条第2項違反）
- (4) 整備主任者の分解整備等に関する統括管理不備
（道路運送車両法第91条の3違反）

4. 法令違反に至った原因

- (1) 分解整備事業者の遵守事項の認識の欠如
- (2) 分解整備記録簿の重要性の認識が欠如、事業場内のチェック体制の甘さがあり記載漏れを発見出来なかった

5. その他

事業者は、従業員はもとより、使用者に対しても不正改造等に関する認識の向上を図るとともに積極的な排除を呼びかけること

事業者は、分解整備を行った際には所要の事項について分解整備記録簿に記載しなければならない

【その3】不正改造の実施②

不正改造状態の車両の車検を行っているとき匿名の通報があり、特別監査で当該事業場に立ち入り関係帳票類の提示を求め調査したところ、当該事業場において不正改造(電子ホーン取付)の実施をした車両の継続検査を行った事が確認された。

1. 事業場の概要及び組織

昭和39年に認証を取得したディーラー工場である
監査時の工員数は5名で、その内整備主任者は4名である

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止 (15日間)

3. 法令違反の内容

- (1) 不正改造を実施したこと (電子ホーン取付)
(道路運送車両法第99条の2 違反)
- (2) 整備主任者の分解整備等に関する統括管理不備
(道路運送車両法第91条の3 違反)

4. 法令違反に至った原因

- (1) 分解整備事業者の遵守事項の認識の欠如

5. その他

事業者は、従業員はもとより、使用者に対しても不正改造等に関する認識の向上を図るとともに積極的な排除を呼びかけること

【その4】指定整備事業場（民間車検場）にペーパー車検を依頼したこと

支局が行った街頭検査において、不正改造車に対して整備命令書を交付したが、当該車両は有効期間の更新を行って間もない車両であった。当該車両の継続検査の手続きを行っていた指定整備事業場のA自動車株式会社に対して特別監査を実施したところ、当該認証事業場から車両を入庫せず、いわゆるペーパー車検で当該車両の車検依頼を受けていたことが判明した。そのため、当該認証事業場に立入検査を実施し、関係帳票類の提示を求め調査したところ、A自動車株式会社に対して5台のペーパー車検を依頼していたこと等が確認された。

1. 事業場の概要及び組織

平成18年に認証を取得した専業工場である

監査時の工員数は2名、事業者が整備主任者を兼務している

2. 行政処分の内容

自動車分解整備事業の停止（30日間）

3. 法令違反の内容

(1) ペーパー車検を依頼したこと

（道路運送車両法第91条の3違反）

(2) 分解整備記録簿の記載がなかったこと

（道路運送車両法第91条第1項）

(3) 分解整備記録簿の一部に記載漏れがあったこと

（道路運送車両法第91条第1項）

4. 法令違反に至った原因

整備事業者として自動車分解整備事業に対する認識が甘く、関係法令に対する遵法精神が著しく欠如していた

5. その他

整備事業者は、他人に対して違反行為をすることを要求し、依頼し、若しくは唆し、又は他人が違反行為をすることを助けないこと

Ⅲ. 最近の主要通達等

別 添 (写)

事 務 連 絡
平成24年 4月25日

(関 係 各 位)

国土交通省自動車局
自動車情報課
自動車登録管理室長

自動車検査証等出力用紙の意匠変更について (周知依頼)

平素より自動車行政に御高配を賜り誠にありがとうございます。

さて、今般自動車検査証等出力用紙において、判読性向上等の観点から、その意匠を変更することとしました。ついては、後日PR用ポスターを送付いたしますので、事務所内の掲示及び支部への送付、掲示の指示についてご協力を賜りますようお願いいたします。なお、各運輸支局等事務所内には5月1日よりポスターを掲示する予定です。

なお、旧用紙から新用紙への切り替えは、平成24年6月1日以降、旧用紙の残を使用し終えた各運輸支局等から随時行ってまいります。さらに、旧用紙にて交付した各種証明書も返納されるまでは当然に有効となりますのでご了承ください。

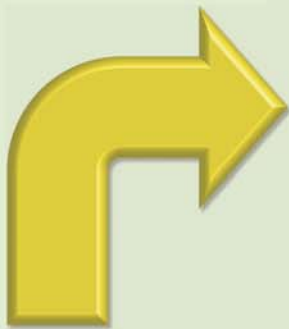
ご不明な点は以下までお問い合わせください。

車検証用紙が新しくなります。

～平成24年6月以降～

新用紙

用紙の色が紫から青へ、
さらに背景デザインが
変更されました。



新用紙の自動車検査証。背景は青と白の幾何学模様。表紙には「自動車検査証」とあり、下部には「みほん」という文字とQRコードが配置されている。

旧用紙

旧用紙の自動車検査証。背景は紫と白の幾何学模様。表紙には「自動車検査証」とあり、下部には「みほん」という文字とQRコードが配置されている。

※新用紙の使用開始日は各運輸支局等により異なります。

※お手元の各種証明書(旧用紙)は、引き続き有効です。



関自整第137号の2
平成24年7月25日

自動車整備振興会
関東ブロック連絡協議会
会長 河田 守晃 殿

関東運輸局自動車技術安全部長
野津 真生

エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について

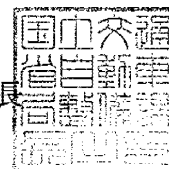
標記について、国土交通省自動車局整備課長から別添のとおり通知があったので了知されるとともに、適切かつ確実な点検整備が実施されるよう、貴会傘下会員に対し周知方お願いいたします。

別添

国自整第65号の4
平成24年7月13日

関東運輸局自動車技術安全部長 殿

国土交通省自動車局整備課長



エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について

標記について、別紙のとおり関係団体、自動車検査独立行政法人及び軽自動車検査協会あて協力依頼等を行ったので、貴局においてもこれを了知の上、引き続き自動車使用者の指導等に当たられたい。

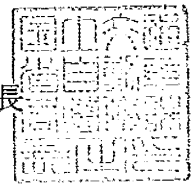




国自整第65号
平成24年7月13日

社団法人 日本自動車整備振興会連合会会長 殿

国土交通省自動車局整備課長



エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について
(協力依頼)

今般、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」において、エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について検討を行い、その結果を別添のとおり、公表しました。

つきましては、貴会におかれましても、これを踏まえ、適切かつ確実な点検整備が実施されるよう、貴会傘下会員に対し、周知頂けますようお願いいたします。

平成24年7月13日

自動車局

エンジンオイルの劣化による車両火災防止に向けた対策について ～エンジンオイルは一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要です～

国土交通省では、社会的な影響や反響の大きい車両火災等の重大事故について、その発生を防止するため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」を開催し、ユーザーへの効果的な情報提供等に向けて取り組んでいるところです。

今般、車両火災事故の中では、エンジンから出火しているものが最も多いことから、これに着目して分析したところ、エンジンオイルの劣化によって引き起こされることが確認されたため（別紙参照）、夏の行楽シーズン前に、マイカー等の自動車ユーザーに対して、改めて次の対策を講じるよう周知することとしました。

＜注意すべき事例と必要な対策＞

- エンジンオイルの適切なメンテナンスを怠っていると、エンジンオイルの劣化により潤滑不良に至ることでエンジンが破損し、最悪の場合、火災が発生することがあります。
- エンジンオイルは、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においても劣化が進行するため、トラックやマイカー等自動車のタイプや使用状況に関わらず、量と汚れについて、日常点検 (<http://www.tenken-seibi.com/tenken/pdf/sassi1.pdf>) を実施しましょう。
- また、エンジンオイルは、一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要となりますので、メーカーが車両毎に推奨する交換時期や走行距離を参考に、整備工場等で交換を実施しましょう。



＜エンジンの破損状況＞

※エンジンオイルの劣化から潤滑不良に至り、コンロッドが折れてシリンダブロックを貫通してできた穴の様子



＜発火の状況＞

※シリンダブロックの穴から飛散したオイルが排気管にかかるなどにより発火に至るものと推定

国土交通省は、上記の対策を含め、日本自動車整備振興会連合会や日本自動車連盟等の関係団体に対して、ユーザーに適切かつ確実な点検整備の実施を周知するよう依頼するとともに、今後も自動車点検整備推進運動等のあらゆる機会を捉えて、適切かつ確実な点検整備の励行等の取組みを行って参ります。

＜問い合わせ先＞

国土交通省 自動車局 整備課 中川、鈴木

TEL : 03-5253-8111 (内線: 42412, 42426) 03-5253-8600 (直通) FAX : 03-5253-1639

交通安全環境研究所 自動車安全研究領域 伊藤

TEL : 0422-41-3213

エンジンオイルの劣化による車両火災について

- 自動車メーカーから報告のあった自動車の事故・火災情報を統計的にとりまとめた「事故・火災情報の統計結果について（平成 22 年）」によると、装置別の火災情報件数が最も多いのは、原動機の 163 件。
- 原動機から発生する車両火災は、一般的には点検整備の未実施によるエンジンオイルの劣化が多いと考えられる。
- このため、「使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会」（別添 1）では、再現実験により車両火災に至ることを確認するとともに、その結果を踏まえ、ユーザーへの注意喚起に係るポイントを取りまとめた。

オイル劣化について

- 最近の自動車を取り巻く状況としては、全ての車種で長期使用化が進んでいることから（別添 2）、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車において、エンジンオイルの劣化について注意が必要になっている。
- また、一般的にエンジンを短時間使用するだけでは、エンジンオイルは劣化しないとは考えられがちであるが、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においてもエンジンオイルの劣化は進行する。
- 最近では、エンジンとモーターを状況等により交互に使用するハイブリッド自動車や、信号待ち等でエンジンを停止させるアイドリングストップ機能を備えた自動車も市場に出てきており、そのようなエンジンの使用においても、エンジンオイルの劣化について注意が必要である。
- こうした背景を踏まえれば、エンジンオイルの劣化による車両火災は、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車や使用状況において発生する可能性があることをユーザーが認識し、点検整備を適切に行うことが重要である。

オイル劣化による車両火災の再現実験

- 再現実験により、車両火災に至ることを確認した（別添 3）

ユーザーへの注意喚起に係るポイント

- 上記を踏まえ、以下のとおりユーザーへの注意喚起に係るポイントをまとめた。
 - ① エンジンオイルの劣化は、自動車を長期間使用する場合だけでなく、エンジンが十分温まらない短時間の使用においても進行するため、トラックやマイカー等の様々なタイプの自動車について、その使用状況に関わらず、エンジンオイルの量と汚れを日常点検によりチェックすることが必要であること。

- ② エンジンオイルが劣化している状態でエンジンを使い続けていると、最悪の場合、エンジンが焼き付き、火災が発生するおそれがあることから、エンジンオイルは、一定の期間又は一定の走行距離ごとに交換が必要になること。

(参考) エンジンオイルの日常点検方法



エンジンに付いているオイル・レベルゲージを使って、量と汚れをチェック!

使用過程車の保守管理に関する調査分析検討会委員名簿

岡野 道治 日本大学理工学部教授

安藤 憲一 独立行政法人 交通安全環境研究所 自動車安全研究領域長

岩越 和紀 株式会社 JAFメイト社 代表取締役社長

江坂 行弘 自動車検査独立行政法人 企画部長

大森 隆弘 軽自動車検査協会 業務部長

柴田 年輝 一般社団法人 日本自動車連盟 交通環境部 事業推進課長

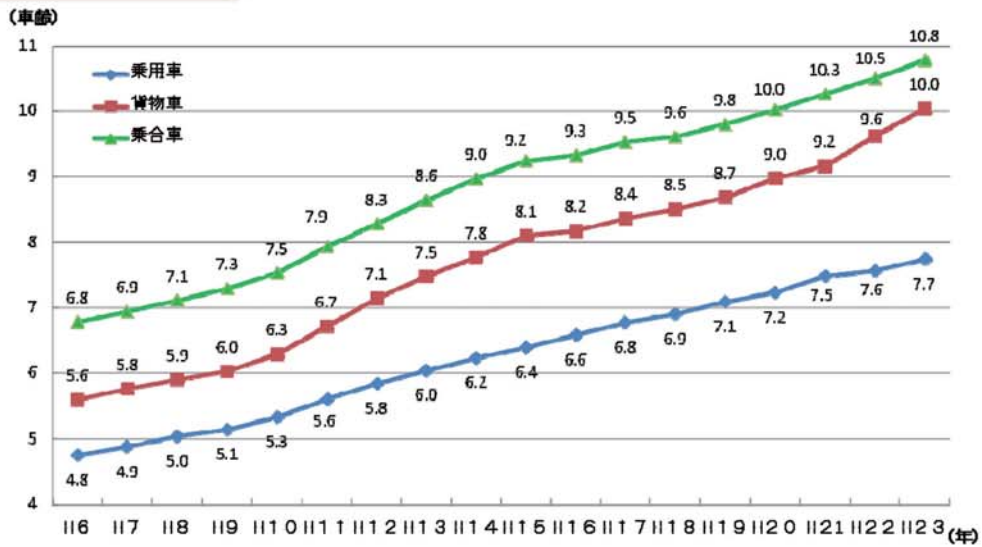
増井 潤 社団法人 日本自動車整備振興会連合会 常務理事

水野 幸治 名古屋大学工学研究科機械理工学専攻教授

山口 晋二 一般社団法人 日本自動車工業会サービス部会 部会長

自動車の長期使用化

車種別の平均車齢



注) 数値は各年3月末現在
資料: (財)自動車検査登録情報協会「わが国の保有動向」

車種別の平均使用年数



注) 数値は各年3月末現在
資料: (財)自動車検査登録情報協会「わが国の保有動向」

エンジンオイルの劣化による車両火災の再現実験

【実験準備】

エンジンオイルが劣化すると、エンジンオイルに不溶な劣化物質が発生し、これがエンジン内部に堆積することにより、オイルストレーナ等を目詰まりさせて、オイルの循環が悪化すると考えられる。



図1 使用過程車のエンジン内部の比較

1/16開口の模擬閉塞オイルストレーナ（図2）により、劣化物質による閉塞状態を再現した。

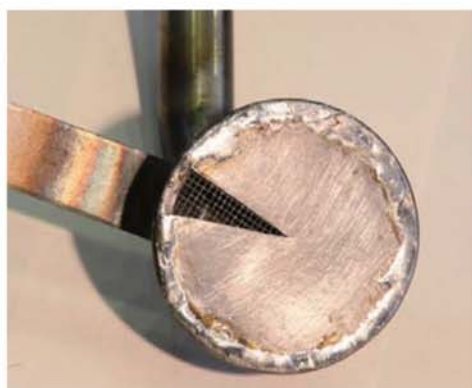


図2 模擬閉塞オイルストレーナ
(1/16開口)

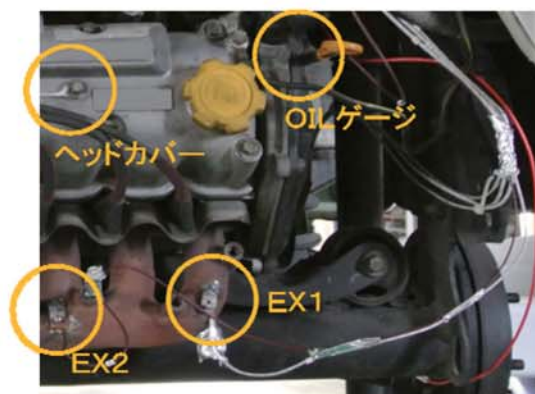


図3 熱電対取り付け状況

耐久走行実験は、最初はアイドルで暖機し、20km/hで低速運転を各部の温度が安定するまで、又は、何らかの異常が発生するまで実施した。（実験中は、図3のエンジン各部の温度について測定。）

【実験結果】

アイドルで暖機後、20km/h で低速運転をしている途中で、エンジンが破損してエンジン上部から発煙・発火し、自然消火した。

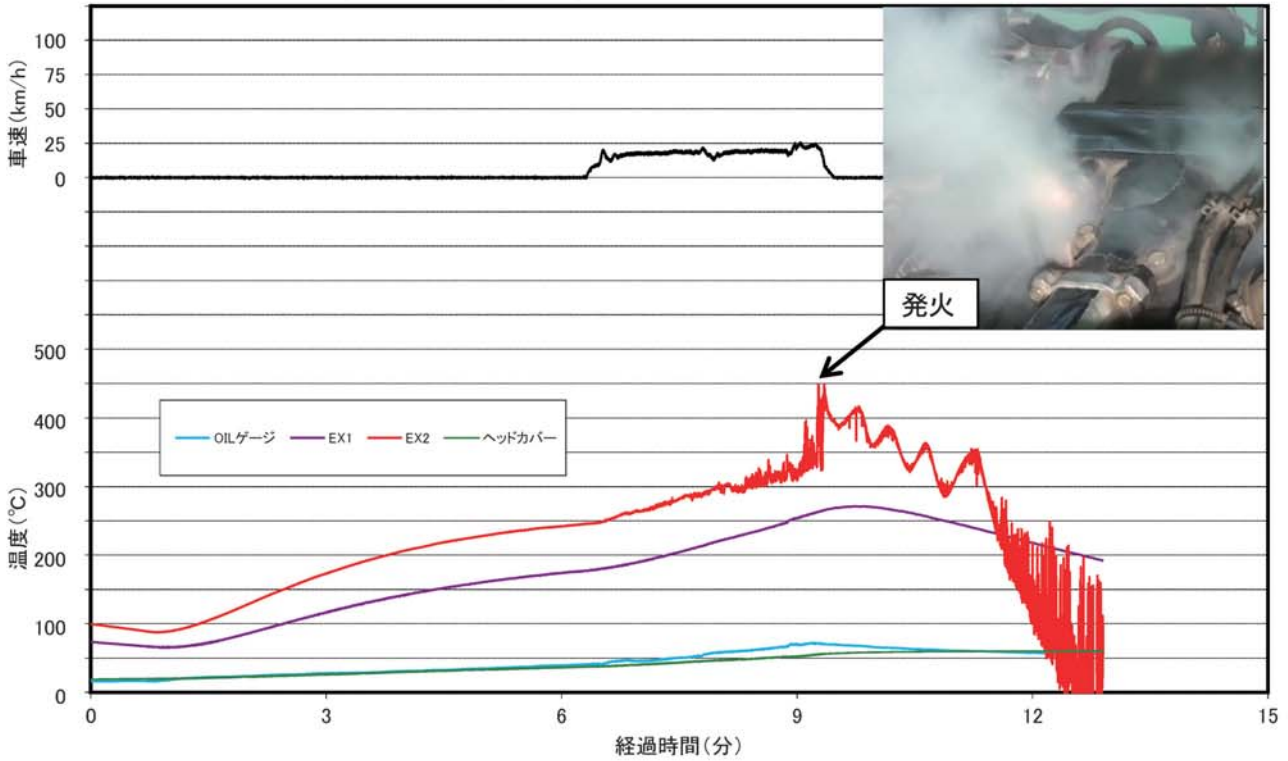


図4 測定結果

破損したエンジンを分解して調査したところ、コンロッドベアリングが焼き付き、破損したコンロッドがシリンダブロックを貫通（参考参照）。そこからエンジンオイルが飛散し、排気管にかかるなどにより発煙・発火したものとみられる。



図5 シリンダブロックの貫通孔



図6 折れたコンロッド小端部及びシリンダブロック破片

(参考)

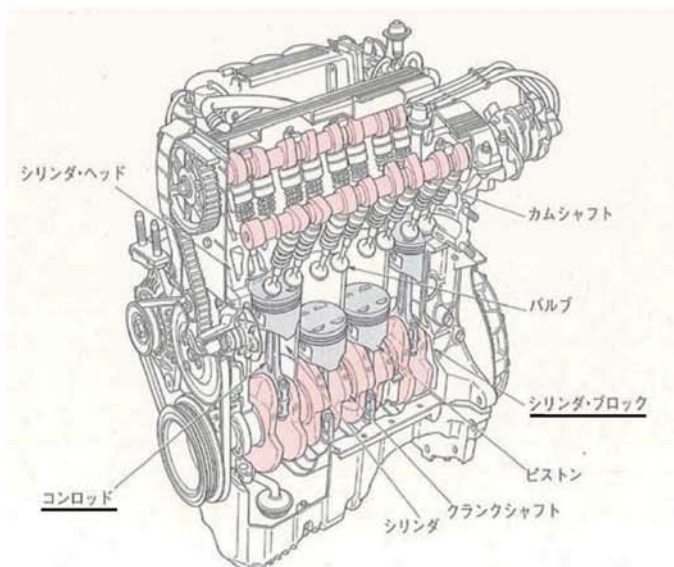


図 エンジン本体

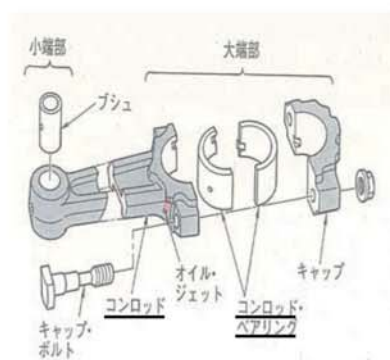


図 コンロッド及び
コンロッドベアリング

自動車のエンジンは、燃料ガスの爆発によってシリンダ内のピストンを往復運動させ、コンロッドとクランクシャフトを介して回転運動に変えることにより、自動車を走行させるエネルギーを取り出している。

- 「シリンダブロック」とは
シリンダを形成するエンジンの本体となる部分。ピストンやコンロッド、クランクシャフトなどさまざまな部品が装着される。
- 「コンロッド」とは
ピストンとクランクシャフトを繋ぎ、ピストンの往復運動をクランクシャフトの回転運動へと変換させるための部品。
- 「コンロッドベアリング」とは
摩擦抵抗を小さくするため、コンロッドとクランクシャフトの結合部に組み込む軸受。

平成23年12月22日

—自動車検査独立行政法人審査事務規程の第57次改正—

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、平成23年5月31日及び平成23年6月23日に公布された「道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（平成14年国土交通省告示第619号）」等の一部改正を踏まえ、自動車検査独立行政法人審査事務規程の一部改正を行います。

（参考）告示等の改正概要（国土交通省ホームページ）

（5月31日付→http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000087.html）

（6月23日付→http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha07_hh_000092.html）

主な改正の概要は、次のとおりです（詳細については別添「新旧対照表」を参照）。

1. 電気自動車に係る要件の追加

電気自動車（燃料電池自動車を含む）の衝突後の高電圧保護性能の対象として、これまでの客室内に加え、客室外を追加するとともに、交流回路の絶縁要件について追加します。

（4-25-1-1(2)、5-25-1(3)）

2. 歩行者脚部保護に係る規定を追加

現在適用されている歩行者の頭部保護基準に加え、歩行者の脚部保護基準を追加します。

（4-27-1(11)、5-27-1-(11)）

3. 年少者用補助乗車装置取付装置（ISOFIX取付具）に係る適用除外規定の追加

現在、年少者用補助乗車装置取付装置の設置を義務付けている自動車のうち、次の自動車については、その使用実態又は当該自動車の構造の特殊性を考慮し、同装置の設置の対象から除外します。

（4-39-1、5-39-1）

- ・高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車
- ・運転者席後方に備えられた座席であって、回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車

4. 改造等により電気自動車となるものに新たな要件を適用

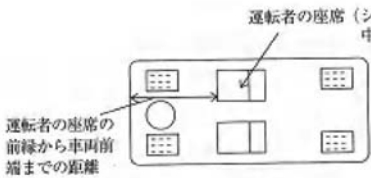
使用過程車を改造等により電気自動車としたことにより検査を受ける自動車について、平成24年7月1日以降に当該検査を受ける場合は高電圧からの乗車人員の保護等新たな要件を適用します。

（4-25-4(4)、(5)、4-25-8、4-25-9）

新	旧
<p>1-3 用語の定義</p> <p>28 「指定自動車等」とは、法第75条第1項の規定により型式について指定を受けた自動車、施行規則第62条の3第1項の規定により認定を受けた自動車及び次の自動車をいう。</p> <p>ア 「自動車型式認証実施要領について(依命通達)(平成10年11月12日付け審第1252号。以下「自動車型式認証実施要領」という。)別添2の新型自動車取扱要領に基づく新型届出がなされた自動車(以下「<u>新型届出自動車</u>」という。)</p> <p>イ 「輸入自動車特別取扱制度について(依命通達)(平成10年11月12日付け審第1255号。以下「<u>輸入自動車特別取扱制度</u>」という。)に基づく輸入自動車特別取扱届出がなされた自動車(以下「<u>輸入自動車特別取扱自動車</u>」という。)</p> <p>2-1 自動車検査場における掲示等</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) コース内における注意事項には、原則として次に掲げる事項が含まれていなければならない。ただし、設置されている検査機器等により変更することができる。</p> <p>① 各検査コース共通の受検時の注意事項 ア～ソ (略) タ <u>必要な場合を除き、前後の受検車両との間に立たないで下さい。また、その間を通行しないで下さい。</u></p> <p>②～④ (略) (3)～(5) (略)</p> <p>2-17 貨物自動車等の燃料タンクの容量等の算定及び確認</p> <p>(1) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のもの(高圧ガスのみを燃料とする自動車を除く。)について、新規検査、予備検査又は構造等変更検査を行う場合には、燃料タンクの個数を確認するとともに、燃料タンクの容量を3-3-15(5)に規定する方法により算定するものとする。</p> <p>ただし、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が視認その他適切な方法により検査証又は登録識別情報等通知書に記載されている事項と同一であると判断できる場合には、この限りでない。</p> <p>(2) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のもの(高圧ガスのみを燃料とする自動車を除く。)について、継続検査を行う場合には、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が当該自動車の検査証の記載事項と同一であるかどうかを視認その他適切な方法により確認するものとする。</p> <p>ただし、検査証に燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が記載されていない場合は、この限りでない。</p>	<p>1-3 用語の定義</p> <p>28 「指定自動車等」とは、法第75条第1項の規定により型式について指定を受けた自動車、施行規則第62条の3第1項の規定により認定を受けた自動車及び次の自動車をいう。</p> <p>ア 「自動車型式認証実施要領について(依命通達)(平成10年11月12日付け審第1252号。以下「自動車型式認証実施要領」という。)別添2の新型自動車取扱要領に基づく新型届出による取扱いを受ける自動車</p> <p>イ 「輸入自動車特別取扱制度について(依命通達)(平成10年11月12日付け審第1255号。以下「<u>輸入自動車特別取扱制度</u>」という。)に基づく輸入自動車特別取扱を受ける自動車</p> <p>2-1 自動車検査場における掲示等</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) コース内における注意事項には、原則として次に掲げる事項が含まれていなければならない。ただし、設置されている検査機器等により変更することができる。</p> <p>① 各検査コース共通の受検時の注意事項 ア～ソ (略)</p> <p>②～④ (略) (3)～(5) (略)</p> <p>2-17 貨物自動車等の燃料タンクの容量等の算定及び確認</p> <p>(1) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のものについて、新規検査、予備検査又は構造等変更検査を行う場合には、燃料タンクの個数を確認するとともに、燃料タンクの容量を3-3-15(5)に規定する方法により算定するものとする。</p> <p>ただし、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が視認その他適切な方法により検査証又は登録識別情報等通知書に記載されている事項と同一であると判断できる場合には、この限りでない。</p> <p>(2) 普通自動車であって、貨物の運送の用に供する車両総重量7t以上のものについて、継続検査を行う場合には、燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が当該自動車の検査証の記載事項と同一であるかどうかを視認その他適切な方法により確認するものとする。</p> <p>ただし、検査証に燃料タンクの個数及びそれぞれの容量が記載されていない場合は、この限りでない。</p>
新旧対照表-1-1	
<p>4-13 かじ取装置</p> <p>4-13-1 性能要件</p> <p>4-13-1-3 書面等による審査</p> <p>(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)のかじ取装置は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第12号第4改訂版の技術的必要性(規則5.(5.5.を除く。))及び6.に限る。</u>に定める基準に適合するものでなければならない。(保安基準第11条第2項関係、細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>(2) 次に掲げるかじ取装置は、(1)の基準に適合するものとする。(細目告示第91条第2項関係)</p> <p>①～② (略)</p> <p>(3) (略)</p> <p>4-13-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>(4) <u>平成21年9月1日から平成24年6月30日までに製作された自動車(3)において4-13-7の規定が適用される自動車を除く。)</u>については、4-13-8(従前規定の適用④)の規定を適用する。(適用関係告示第7条第4項関係)</p> <p>(5) <u>平成24年7月1日から平成28年6月22日までに製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</u>については、4-13-9(従前規定の適用⑤)の規定を適用する。(適用関係告示第7条第5項関係)</p> <p>4-13-7 従前規定の適用③</p> <p>次の自動車については、4-13-7-1の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第7条第3項関係)</p> <p>4-13-8 従前規定の適用④</p> <p><u>平成21年9月1日から平成24年6月30日までに製作された自動車(4-13-4(3)において4-13-7の規定が適用される自動車を除く。)</u>については、4-13-1-3(1)の規定にかかわらず、平成23年国土交通省告示第670号による改正前の細目告示別添6「<u>衝撃吸収式かじ取装置の技術基準</u>」に適合するものであればよい。この場合において、細目告示別添6 3.1.2.の規定中「<u>協定規則第94号改訂版の補足第3改訂版規則5.2.2.の規定</u>」を「平成19年国土交通省告示第89号による改正前の細目告示別添104「<u>オフセット衝突時の乗員保護の技術基準</u>」3.2.2.の規定」と、同別添6の3.2.1.の規定中「<u>協定規則第94号改訂版の補足第3改訂版5.2.1.4.及び5.2.1.5.の規定</u>」を「平成19年国土交通省告示第89号による改正前の細目告示別添104「<u>オフセット衝突時の乗員保護の技術基準</u>」3.2.1.4.及び3.2.1.5.の規定」と読み替えるものとする。(適用関係告示第7条第4項関係)</p>	<p>4-13 かじ取装置</p> <p>4-13-1 性能要件</p> <p>4-13-1-3 書面等による審査</p> <p>(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)のかじ取装置は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>細目告示別添6「衝撃吸収式かじ取装置の技術基準」</u>に定める基準に適合するものでなければならない。(保安基準第11条第2項関係、細目告示第13条第2項関係、細目告示第91条第2項関係)</p> <p>①～⑩ (略)</p> <p>(2) 次に掲げるかじ取装置は、(1)の基準に適合するものとする。(細目告示第91条第2項関係)</p> <p>①～② (略)</p> <p>③ <u>協定規則第12号に適合するかじ取装置</u></p> <p>(3) (略)</p> <p>4-13-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(3) (略)</p> <p>4-13-7 従前規定の適用③</p> <p>次の自動車については、4-13-7-1基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第7条第3項関係)</p>

<p>4-13-9 従前規定の適用⑤ 平成24年7月1日から平成28年6月22日までに製作された自動車（平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第7条第5項関係）</p> <p>4-13-9-1 性能要件 4-13-9-1-1 テスタ等による審査 4-13-1-1に同じ。</p> <p>4-13-9-1-2 視認等による審査 4-13-1-2に同じ。</p> <p>4-13-9-1-3 書面等による審査 (1) 自動車（次に掲げるものを除く。）のかじ取装置は、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、運転者に過度の衝撃を与えるおそれの少ないものとして、運転者の保護に係る性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、平成23年国土交通省告示第670号による改正前の細目告示別添6「衝撃吸収かじ取装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。 ① 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員11人以上のもの ② ①の自動車の形状に類する自動車 ③ 貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量1.5t以上のもの ④ ③の自動車の形状に類する自動車 ⑤ 二輪自動車 ⑥ 側車付二輪自動車 ⑦ カタビラ及びそりを有する軽自動車 ⑧ 大型特殊自動車 ⑨ 小型特殊自動車 ⑩ 被牽引自動車 (2) 次に掲げるかじ取装置は、(1)の基準に適合するものとする。 ① 指定自動車等に備えられているかじ取装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられたかじ取装置であって、その機能を損なうおそれがある損傷のないもの ② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けたかじ取装置と同一の構造を有するもの又はこれに準ずる性能を有するものであって、その機能を損なうおそれがある損傷のないもの ③ 協定規則第12号に適合するかじ取装置 (3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認められるかじ取装置は、(1)の規定にかかわらず、次のいずれかに掲げるものであればよい。 ① かじ取装置に係る次に掲げるすべての要件に該当するもの ア かじ取装置に係る運転者の座席の前縁から車両前部までの車両中心線に平行</p>	
--	--

新旧対照表-3-

<p>な水平距離が750mm以上であるもの。この場合において、当該座席が前後に調整できる場合は、中間位置とする。 (参考図)</p>  <p>イ かじ取ハンドルの表面のうち、運転者側に面して直径165mmの球が接触できる部分に曲率半径2.5mm未満の凹凸や鋭い突起を有していないこと ② 協定規則第94号に適合するかじ取装置 ③ 米国連邦自動車安全基準第203号に適合するかじ取装置 ④ 米国連邦自動車安全基準第208号に適合するかじ取装置</p> <p>4-16 乗用車の制動装置 4-16-7 従前規定の適用③ 4-16-7-2 性能要件 4-16-7-2-3 書面等による審査 (1)、(2) (略) (3) 細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」又は改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添7「乗用車の制動装置の技術基準」若しくは別添7の2「乗用車の制動装置の技術基準」に定める基準に適合するものは(1)の基準に適合するものとする。この場合において細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」別紙3自動車の車軸間の制動力配分の基準5.2.(a)の規定中「3.1.(A)の規定を満たすものであること。」とあるのは「3.1.(A)の規定を満たすものであること又は後車軸の曲線が、0.15から0.8までのすべての制動比に対して直線$z = 0.9k$の下にあること。」と、細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」別紙7乗用車の制動装置の電磁両立性に係る試験2.2.2.2.及び2.3.2.2の規定中「基準限界より25%高い」とあるのは「基準限界の80%の」と読み替えるものとする。</p>	<p>4-16 乗用車の制動装置 4-16-7 従前規定の適用③ 4-16-7-2 性能要件 4-16-7-2-3 書面等による審査 (1)、(2) (略) (3) 細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」又は改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添7「乗用車の制動装置の技術基準」及び別添7の2「乗用車の制動装置の技術基準」に定める基準に適合するものは(1)の基準に適合するものとする。この場合において細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」別紙3自動車の車軸間の制動力配分の基準5.2.(a)の規定中「3.1.(A)の規定を満たすものであること。」とあるのは「3.1.(A)の規定を満たすものであること又は後車軸の曲線が、0.15から0.8までのすべての制動比に対して直線$z = 0.9k$の下にあること。」と、細目告示別添12「乗用車の制動装置の技術基準」別紙7乗用車の制動装置の電磁両立性に係る試験2.2.2.2.及び2.3.2.2の規定中「基準限界より25%高い」とあるのは「基準限界の80%の」と読み替えるものとする。</p>
---	---

新旧対照表-4-

<p>4-25 電気装置 4-25-1 性能要件 4-25-1-1 視認等による審査</p> <p>(1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法、性能等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関係)</p> <p>①～④(略)</p> <p>(2) 電力により作動する原動機(以下「電動機」という。)を有する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車並びに被牽引自動車を除く。以下、「電気自動車等」という。)の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係)</p> <p>① 作動電圧が直流60Vを超え1,500V以下又は交流30V(実効値)を超え1,000V(実効値)以下の部分を有する動力系(駆動用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機並びにこれらの装置に付随するワイヤハーネス及びコネクタ等並びに走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワーステアリング等をいう。以下同じ。))を含む電気回路をいう。以下同じ。)の活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。)への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は塗料をいう。以下同じ。)、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分)をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分)をいう。以下同じ。))その他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。</p> <p>ただし、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電気的に絶縁された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準と見なされるものをいう。以下同じ。)に直流電気的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。)されている保護部は、この限りでない。(細目告示第99条第2項第1号)</p>	<p>4-25 電気装置 4-25-1 性能要件 4-25-1-1 視認等による審査</p> <p>(1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第17条の2第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関係)</p> <p>①～④(略)</p> <p>(2) 電力により作動する原動機を有する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びそりを有する軽自動車、大型特殊自動車、小型特殊自動車、被牽引自動車並びに燃料電池自動車を除く。以下、「電気自動車等」という。)の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないもの及び活電部(通常の使用時に通電することを目的とした導電性の部分をいう。以下同じ。)が視認等により確認できる範囲にないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係)</p> <p>① 作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系(駆動用蓄電池、駆動用電動機の電子制御装置、DC/DCコンバータ等電力を制御又は変換できる装置、駆動用電動機並びにこれらの装置に付随するワイヤハーネス及びコネクタ等並びに走行に係る補助装置(ヒータ、デフロスタ又はパワーステアリング等をいう。))を含む電気回路をいう。以下同じ。)の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体(活電部へのあらゆる方向からの人体の接触に対して、活電部を覆い保護するために設けられたワイヤハーネスの絶縁被覆、コネクタの活電部を絶縁するためのカバー又は絶縁を目的としたワニス若しくは塗料をいう。以下同じ。)、バリヤ(あらゆる接近方向からの接触に対して、活電部を囲い込み保護するために設けられた部分)をいう。以下同じ。)、エンクロージャ(あらゆる方向からの接触に対して、内部の機器を包み込み保護するために設けられた部分)をいう。以下同じ。))その他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。</p> <p>ただし、作動電圧が直流60V未満の部分であって作動電圧が直流60V以上の部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電気的に絶縁された導電性の部分の集合体であって、その電位が基準と見なされるものをいう。以下同じ。)に直流電気的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものをいう。以下同じ。)されている保護部は、この限りでない。(細目告示第99条第2項第1号)</p>
---	---

新旧対照表-5-

<p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXD(協定規則第100号の技術的な要件(同規則改訂版の規則5.に限定。以下同じ。))に規定する保護等級IPXXDをいう。以下同じ。))を満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電気的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグ(駆動用蓄電池等の点検、整備等を行う場合に電気回路を遮断する装置をいう。以下同じ。))にあつては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXB(協定規則第100号の技術的な要件に規定する保護等級IPXXBをいう。以下同じ。))を満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。</p> <p>ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであつてアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであつてもよいものとする。(細目告示第99条第2項第1号)</p> <p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電気的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグにあつては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>ウ コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下となるものであること。</p> <p>③ 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であつて、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電気的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものを除く。))の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告</p>	<p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXD(細目告示別添110「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の別紙1「活電部への直接接点に対する保護」に規定する保護等級IPXXDをいう。以下同じ。))を満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系からトランス等により直流電気的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグ(駆動用蓄電池等の点検、整備等を行う場合に電気回路を遮断する装置をいう。))にあつては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXB(細目告示別添110「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の別紙1「活電部への直接接点に対する保護」に規定する保護等級IPXXBをいう。以下同じ。))を満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。</p> <p>ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)の上面及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであつてア及びイの要件を満たすものは、この限りでない。(細目告示第99条第2項第1号)</p> <p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系からトランス等により直流電気的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグにあつては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>③ 作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系(作動電圧が直流60V未満の部分であつて、作動電圧が直流60V以上の部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電気的に接続(トランス等を用いず電気配線を直接接続するものを除く。))の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなけれ</p>
---	---

新旧対照表-6-

<p>表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。(細目告示第99条第2項第2号) ア、イ (略)</p> <p>④ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線(エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く)は、橙色の被膜を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。(細目告示第99条第2項第3号)</p> <p>⑤ 活電部と電気的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第99条第2項第4号)</p> <p>⑥ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。 ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。(細目告示第99条第2項第5号)</p> <p>⑦ 導電性のバリヤ、エンクロージャその他保護部(以下「バリヤ等」という。)の露出導電部(通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。以下同じ。)は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないよう、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電気的に電気的シャシに確実に接続されているものでなければならない。(細目告示第99条第2項第6号)</p> <p>⑧ 充電系連結システム(外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電気的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。)は、作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていなければならない。この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車の上面(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、<u>工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。</u> また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V又は交流30V(実効値)以下となる</p>	<p>ばならない。(細目告示第99条第2項第2号) ア、イ (略)</p> <p>④ 活電部と電気的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第99条第2項第3号)</p> <p>⑤ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。 ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。(細目告示第99条第2項第4号)</p> <p>⑥ 導電性のバリヤ、エンクロージャその他保護部(以下「バリヤ等」という。)の露出導電部(通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分のうち、工具を使用しないで、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法により判断するものとする。以下同じ。)は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないよう、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電気的に電気的シャシに確実に接続されているものでなければならない。(細目告示第99条第2項第5号)</p> <p>⑦ 充電系連結システム(外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電気的に絶縁される電気回路であって、細目告示別添110の2.4.1.から2.4.3.に掲げるものを含むものをいう。以下同じ。)は、作動電圧が直流60V未満又は交流25V未満(実効値とする。)の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていなければならない。 この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)の上面及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの及び充電系連結システムの電気回路のコネクタであってア及びイの要件を満たすものは、この限りでない。</p>
--	---

新旧対照表-7

<p>コネクタについては、イの要件を適用しない。(細目告示第99条第2項第7号)</p> <p>ア、イ (略) ウ コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下となるものであること。</p> <p>⑨ 接地された外部電源と接続するための装置は、電気的シャシが直流電気的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第99条第2項第8号)</p> <p>⑩ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。(細目告示第99条第2項第9号)</p> <p>⑪ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。 ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。(細目告示第99条第2項第10号)</p> <p>(3) 次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないもの(④の場合を除く)は、(2)の基準に適合するものとする。(細目告示第99条第4項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置 ② 法第75条の2第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備えられた電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置 ③ 協定規則第100号の技術的な要件に定める基準に適合する電気装置 ④ ①の電気装置であって、活電部が視認等により確認できる範囲にないもの</p> <p>(4) 次の構造を有することが、視認又は図面若しくは写真により確認できるものであって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷のないものは、(2)の保護等級IPXXD又はIPXXBの構造にそれぞれ適合するものとする。 ①、② (略)</p> <p>4-25-1-2 書面等による審査 (1) 電気自動車等の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次の各号に掲げる基準に適合するものでなければならない。(保安基</p>	<p>また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V未満又は交流25V(実効値)未満となるコネクタについては、イの要件を適用しない。(細目告示第99条第2項第6号) ア、イ (略)</p> <p>⑨ 接地された外部電源と接続するための装置は、電気的シャシが直流電気的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第99条第2項第7号)</p> <p>⑩ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。この場合において、換気扇又は換気ダクト等の排出口は、内燃機関の排気管の開口方向以外の方向にあり、かつ、同排気管の開口部から300mm以上、露出した電気端子、電気閉閉器その他の着火源から200mm以上離れているものであること。(細目告示第99条第2項第8号)</p> <p>⑪ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。 ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。(細目告示第99条第2項第9号)</p> <p>(3) 次の構造を有することが、視認又は図面若しくは写真により確認できるものであって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷のないものは、(2)の保護等級IPXXD又はIPXXBの構造にそれぞれ適合するものとする。 ①、② (略)</p> <p>4-25-1-2 書面等による審査 (1) 電気自動車等の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添 111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突</p>
--	---

新旧対照表-8

<p>準第17条の2第3項関係、細目告示第21条第3項関係、細目告示第99条第3項関係</p> <p>① 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車（乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。）については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」3.に定める基準とする。</p> <p>② 自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量が2.5tを超える自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）については、協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件（規則5.2.8.に限る。以下4-25-1において同じ。）に定める基準とする。</p> <p>③ 座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車（専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）については、協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件（規則5.3.6.に限る。以下4-25-1において同じ。）に定める基準とする。</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車（乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。）については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」4.に定める基準とする。</p> <p>⑤ 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員11人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）及び専ら貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。）については、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件（規則5.5.に限る。以下4-25-1において同じ。）に定める基準とする。ただし、協定規則第94号第2改訂版の規則5.2.8.から5.2.8.3.までの規定に適合している場合には、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件に適合するものとする。</p> <p>⑥ ①に規定する自動車以外の自動車については細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」6.1.に定める基準とし、④に規定する自動車以外の自動車については同別添6.2.に定める基準とする。</p> <p>⑦ ①に規定する自動車以外の自動車については細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」7.1.に定める基準とし、③に規定する自動車以外の自動車については同別添7.2.に定める基準とする。</p> <p>(2) 次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。（細目告示第99条第4項関係）</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備え</p>	<p>後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。（保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第21条第3項関係、細目告示第99条第3項関係）</p> <p>(2) 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。（細目告示第99条第3項関係）</p>
---	---

新旧対照表-9

<p>る電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置又はこれに準ずる性能を有する電気装置</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。（保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第99条第4項関係）</p> <p>① 駆動用蓄電池パック（地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。）が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないよう確実に取り付けられているもの（細目告示第99条第4項第1号）</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後及び燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突に関する要件又は協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前部から車両前部までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後部から車両後部までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置</p> <p>(参考図) (略)</p> <p>(4) 自動車（大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。）の電気装置は、火花による乗車人員への障害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則6.又は8.3.に限る）に定める基準に適合するものであること。（保安基準第17条の2第1項関係、細目告示第21条第1項関係、細目告示第99条第1項関</p>	<p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。（保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第99条第4項関係）</p> <p>① 駆動用蓄電池パック（地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。）が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないよう確実に取り付けられているもの（細目告示第99条第4項第1号）</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突又はオフセット前面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前部から車両前部までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後部から車両後部までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の側面衝突に関する要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置</p> <p>(参考図) (略)</p> <p>(4) 燃料電池自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）の電気装置は、高電圧による乗車人員等への障害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、細目告示別添101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、①及び②に掲げる電気装置は、この基準に適合するものとする。（保安基準第17条の2第4項関係、細目告示第21条第4項関係、細目告示第99条第5項関係）</p> <p>① 指定自動車等に備えられている燃料装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷のないもの。</p> <p>② 細目告示別添101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準への適合性を証する書面の提出があるもの</p>
---	--

新旧対照表-10

<p>(係)</p> <p>(5) 自動車(大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。)の電気装置は、電波による影響により当該装置を備える自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものとして、性能に関し書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第10号第3改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6.又は8.3.に限る)に定める基準に適合するものであること。(保安基準第17条の2第2項関係、細目告示第21条第2項関係、細目告示第99条第2項関係)</p> <p>4-25-2 欠番 4-25-3 欠番 4-25-4 適用関係の整理 (1)、(2) (略) (3) 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、4-25-7(従前規定の適用③)の規定を適用する。(適用関係告示第14条第3項関係) (4) 次に掲げる自動車については、4-25-8(従前規定の適用④)の規定を適用する。(適用関係告示第14条第4項、第5項、第6項及び第7項関係) ① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車 ② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。) ③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、自動車又はその部分の改造、装置の取付又は取り外しその他これらに類する行為(以下4-25において改造等という。)により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車 (5) 次に掲げる自動車については4-25-9(従前規定の適用⑤)の規定を適用する。(適用関係告示第14条第7項、第8項及び第9項関係) ① 改造等により電気自動車等としたことにより平成26年6月23日以降新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ② ①により4-25-9の規定が適用された自動車 ③ 平成26年6月23日(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車については平成28年6月23日)から平成28年7月31日までに製作された自動車 ④ 平成28年8月1日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車 ア 平成28年7月31日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であり、かつ、平成28年8月1日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車 イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの ウ 指定自動車等以外の自動車</p> <p>4-25-8 従前規定の適用④ ①から③に掲げる自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第14条第4項、第5項、第6項及び第7項)</p>	<p>4-25-2 欠番 4-25-3 欠番 4-25-4 適用関係の整理 (1)、(2) (略) (3) 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、4-25-7(従前規定の適用③)の規定を適用する。(適用関係告示第14条第3項関係)</p>
--	--

新旧対照表-11-

<p>① 平成24年7月1日から平成26年6月22日までに製作された自動車 ② 平成26年6月23日から平成28年6月22日までの間に製作された自動車(平成26年6月23日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。) ③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車であって、改造等により電気自動車等としたことにより、平成24年7月1日から平成26年6月22日までに新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車 ④ ③により4-25-8の規定が適用された自動車</p> <p>4-25-8-1 性能要件 4-25-8-1-1 視認等による審査 (1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。 ① 車室内等の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。 ② 車室内等の電気端子、電気開閉器その他火花を生ずるおそれのある電気装置は、乗車人員及び積載物品によって損傷、短絡等を生じないように、かつ電気火花等によって乗車人員及び積載物品に危害を与えないように適当におおわれていること。この場合において、計器板裏面又は座席下部の密閉された箇所等に設置されている電気端子及び電気開閉器は、適当におおわれているものとする。 ③ 蓄電池は、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないようにしていること。この場合において、車室内等の蓄電池は、木箱その他適当な絶縁物等によりおおわれている(蓄電池端子の部分(蓄電池箱の上側)が適当な絶縁物で完全におおわれていることをいい、蓄電池箱の横側あるいは下側は、絶縁物でおおわれていないものであってもよい。)ものとする。 ④ 電気装置の発する電波が、無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものであること。この場合において、自動車雑音防止用の高圧抵抗電線、外付抵抗器等を備えていない等電波障害防止のための措置をしていないものは、この基準に適合しないものとする。 (2) 電気自動車等(燃料電池自動車を除く。)の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。 この場合において、指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないもの及び活電部が視認等により確認できる範囲にないものは、この基準に適合するものとする。 ① 作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャその他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。 ただし、作動電圧が直流60V未満の部分であって作動電圧が直流60V以上の部分から</p>	
--	--

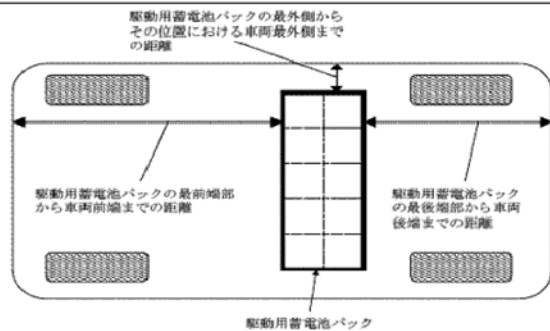
新旧対照表-12-

<p>十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されている保護部は、この限りでない。</p> <p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグにあっては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。</p> <p>ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであってア及びイの要件を満たすものは、この限りでない。</p> <p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービス・プラグにあっては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>③ 作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系（作動電圧が直流60V未満の部分であって、作動電圧が直流60V以上の部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。）の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。</p> <p>ア バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す以外には触れることができない場所又は自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているものである場合</p> <p>イ バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされている場合</p>	
--	--

<p>図 感電保護のための警告表示</p>  <p>（注）黄色又は橙色地に黒色とする。</p> <p>④ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態ではなければならない。</p> <p>⑤ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。</p> <p>⑥ バリヤ等の露出導電部は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないよう、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電氣的に電氣的シャシに確実に接続されているものでなければならない。</p> <p>⑦ 充電系連結システムは、作動電圧が直流60V未満又は交流25V未満（実効値とする。）の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていなければならない。</p> <p>この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車の上面（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタであってア及びイの要件を満たすものは、この限りでない。</p> <p>また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V未満又は交流25V（実効値）未満とな</p>	
---	--

<p>るコネクタについては、イの要件を適用しない。</p> <p>ア 充電系連結システムの客室内及び荷室内からの保護は、外部電源と接続していない状態において、保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>イ 充電系連結システムの客室内及び荷室内以外からの保護は、外部電源と接続していない状態において、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>⑧ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的ジャンプが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。</p> <p>⑨ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。この場合において、換気扇又は換気ダクト等の排出口は、内燃機関の排気管の開口方向以外の方向にあり、かつ、同排気管の開口部から300mm以上、露出した電気端子、電気開閉器その他の着火源から200mm以上離れているものであること。</p> <p>⑩ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。</p> <p>(3) 次の構造を有することが、視認又は図面若しくは写真により確認できるものであって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷のないものは、(2)の保護等級IPXXD又はIPXXBの構造にそれぞれ適合するものとする。</p> <p>① IPXXDの構造は、固体の絶縁体、バリヤ並びにエンクロージャの間げき及び開口部が次のいずれかに該当するもの</p> <p>ア 直径1mm未満のもの</p> <p>イ 直径1mm以上35mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が117.5mmを超えるもの</p> <p>② IPXXBの構造は、固体の絶縁体、バリヤ並びにエンクロージャの間げき及び開口部が次のいずれかに該当するもの</p> <p>ア 直径4mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が2mmを超えるもの</p> <p>イ 直径12mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が20mmを超えるもの</p> <p>4-25-8-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 電気自動車等(燃料電池自動車を除く。)の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</p>	
--	--

<p>(平成23年国土交通省告示第670号による改正前のものをいう。以下4-25-8において同じ。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>(2) 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。</p> <p>① 駆動用蓄電池パック(地表面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。)が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないように確実に取り付けられているもの</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突又はオフセット前面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最前端部から車両前線までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後部衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあっては、その最後端部から車両後端までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の側面衝突に関する要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあっては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が150mm以上の位置</p> <p>(参考図)</p>	
--	--



(4) 燃料電池自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）の電気装置は、高電圧による乗車人員等への傷害等を生ずるおそれがないものとして、乗車人員の保護に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、細目告示別添 101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、①及び②に掲げる電気装置は、この基準に適合するものとする。

① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷がないもの。

② 平成 23 年国土交通省告示第 670 号による改正前の細目告示別添 101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準への適合性を証する書面の提出があるもの

4-25-9 従前規定の適用⑤

①から④に掲げる自動車については次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第 14 条第 7 項、第 8 項及び第 9 項関係）

① 改造等により電気自動車としたことにより、平成 26 年 6 月 23 日以降に新規検査、予備検査又は構造等変更検査を受ける自動車

② ①により 4-25-9 の規定が適用された自動車

③ 平成 26 年 6 月 23 日（平成 26 年 6 月 23 日以降に指定を受けた型式指定自動車以外の自動車にあっては平成 28 年 6 月 23 日）から平成 28 年 7 月 31 日までに製作された自動車

新旧対照表-17-

- ④ 平成 28 年 8 月 1 日以降に製作された自動車であって、次に掲げる自動車
 - ア 平成 28 年 7 月 31 日以前に届出された輸入自動車特別取扱自動車であって、平成 28 年 8 月 1 日以降に電波障害防止に係る性能に変更のない自動車
 - イ 指定自動車等であって、電波障害防止に係る性能について変更があるもの
 - ウ 指定自動車等以外の自動車

4-25-9-1 性能要件

4-25-9-1-1 視認等による審査

(1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

① 車室内等の電気配線は、被覆され、かつ、車体に定着されていること。

② 車室内等の電気端子、電気開閉器その他火花を生ずるおそれのある電気装置は、乗車人員及び積載物品によって損傷、短絡等を生じないように、かつ電気火花等によって乗車人員及び積載物品に危害を与えないように適当におおわれていること。この場合において、計器板裏面又は座席下部の密閉された箇所等に設置されている電気端子及び電気開閉器は、適当におおわれているものとする。

③ 蓄電池は、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないようになっていること。この場合において、車室内等の蓄電池は、木箱その他適当な絶縁物等によりおおわれている（蓄電池端子の部分（蓄電池箱の上側）が適当な絶縁物で完全におおわれていることをいい、蓄電池箱の横側あるいは下側は、絶縁物でおおわれていないものであってもよい。）ものとする。

④ 電気装置の発する電波が、無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものであること。この場合において、自動車雑音防止用の高圧抵抗電線、外付抵抗器等を備えていない等電波障害防止のための措置をしていないものは、この基準に適合しないものとする。

(2) 電気自動車等の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。

① 作動電圧が直流 60V を超え 1,500V 以下又は交流 30V（実効値）を超え 1,000V（実効値）以下の部分を有する動力系の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャその他保護部は、次のア及びイの要件を満たすものでなければならない。

ただし、作動電圧が直流 60V 又は交流 30V（実効値）以下の部分であって作動電圧が直流 60V 又は交流 30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、電極の正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されている保護部は、この限りでない。

ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級 IPXXD を満たすものであること。

新旧対照表-18-

<p>この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービスマニフールドプラグにあっては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級 IPXXB を満たすものであること。</p> <p>② 固体の絶縁体、バリヤ及びエンクロージャは、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。</p> <p>ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタにより、自動車の上（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は動力系の電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。</p> <p>ア 客室内及び荷室内からの活電部に対する保護は、いかなる場合においても保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>この場合において、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系からトランス等により直流電氣的に絶縁された電気回路に設置されるコンセントの活電部並びに工具を使用しないで開放、分解又は除去できるサービスマニフールドプラグにあっては、開放、分解又は除去した状態において、保護等級IPXXBを満たすものであればよい。</p> <p>イ 客室内及び荷室内以外からの活電部に対する保護は、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>ウ コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下となるものであること。</p> <p>③ 作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分を有する動力系（作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分であって、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。）の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。</p> <p>ア バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す以外には触れることができない場所又は自動車の上（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。）及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているものである場合</p> <p>イ バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされている場合</p>	
---	--

<p>図 感電保護のための警告表示</p>  <p>（注）黄色又は橙色地に黒色とする。</p> <p>④ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線（エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。）は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。</p> <p>⑤ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態ではなければならない。</p> <p>⑥ 動力系は、駆動用蓄電池及び当該蓄電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するため、電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、駆動用蓄電池が短絡故障後に放電を完了するまでの間において、配線及び駆動用蓄電池に火災を生じるおそれがない動力系にあっては、この限りでない。</p> <p>⑦ バリヤ等の露出導電部は、人体の接触による感電を防止するため、危険な電位を生じないよう、電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等により直流電氣的に電氣的シャシに確実に接続されているものでなければならない。</p> <p>⑧ 充電系連結システム（外部電源に接続して駆動用蓄電池を充電するために主として使用され、かつ、電気回路を開閉する接触器、絶縁トランス等により外部電源に接続している時以外には動力系から直流電氣的に絶縁される電気回路をいう。以下同じ。）は、作動電圧が直流60V又は交流30V（実効値）以下の部分を除き、固体の絶縁体、バリヤ等によりア及びイの要件を満たすよう保護されていないなければならない。</p> <p>この場合において、これらの保護は、確実に取り付けられ、堅ろうなものであり、かつ、工具を使用しないで開放、分解又は除去できるものであってはならない。ただし、容易に結合を分離できないロック機構付きコネクタであって、自動車の上（車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上</p>	
--	--

<p>のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられているもの又は充電系連結システムの電気回路のコネクタであってアからウまでの要件を満たすものは、工具を使用しないで結合を分離できるものであってもよいものとする。</p> <p>また、外部電源との接続を外した直後に、車両側の接続部において、充電系連結システムの活電部の電圧が1秒以内に直流60V又は交流30V(実効値)以下となるコネクタについては、イの要件を適用しない。</p> <p>ア 充電系連結システムの客室内及び荷室内からの保護は、外部電源と接続していない状態において、保護等級IPXXDを満たすものであること。</p> <p>イ 充電系連結システムの客室内及び荷室内以外からの保護は、外部電源と接続していない状態において、保護等級IPXXBを満たすものであること。</p> <p>ウ コネクタの結合を分離した後1秒以内に活電部の電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下となるものであること。</p> <p>⑨ 接地された外部電源と接続するための装置は、電気的シャシが直流電気的に大地に接続できるものでなければならない。</p> <p>⑩ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。</p> <p>⑪ 自動車が停車した状態から変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置を解除することによって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。</p> <p>(3) 次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないもの(④の場合を除く。)は、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>③ 協定規則第100号の技術的な要件に定める基準に適合する電気装置</p> <p>④ ①の電気装置であって、活電部が視認等により確認できる範囲にないもの</p> <p>(4) 次の構造を有することが、視認又は図面若しくは写真により確認できるものであって、その機能を損なうおそれのある緩み及び損傷のないものは、(2)の保護等級 IPXXD又は IPXXBの構造にそれぞれ適合するものとする。</p> <p>① IPXXDの構造は、固体の絶縁体、バリヤ並びにエンクロージャの間げき及び開口部が次のいずれかに該当するもの</p> <p>ア 直径1mm未満のもの</p> <p>イ 直径1mm以上35mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が117.5mmを超えるもの</p>	
---	--

新旧対照表-21-

<p>② IPXXBの構造は、固体の絶縁体、バリヤ並びにエンクロージャの間げき及び開口部が次のいずれかに該当するもの</p> <p>ア 直径4mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が2mmを超えるもの</p> <p>イ 直径12mm未満であって、活電部までの距離(あらゆる方向で)が20mmを超えるもの</p> <p>4-25-9-1-2 書面等による審査</p> <p>(1) 電気自動車等の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、次に掲げる基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」3.に定める基準とする。</p> <p>② 自動車(専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車並びに車両総重量が2.5tを超える自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件(規則5.2.8.に限る。以下4-25-9において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>③ 座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車(専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及び当該自動車の形状に類する自動車、貨物の運送の用に供する自動車であって車両総重量が3.5tを超えるもの及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件(規則5.3.6.に限る。以下4-25-9において同じ。)に定める基準とする。</p> <p>④ 専ら乗用の用に供する普通自動車又は小型自動車若しくは軽自動車(乗車定員11人以上の自動車及び車両総重量が2.8tを超える自動車を除く。)については、細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」4.の基準とする。</p> <p>⑤ 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員11人以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)及び専ら貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量1.5t以上の自動車及び当該自動車の形状に類する自動車を除く。)については、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件(規則5.5.に限る。以下4-25-9において同じ。)に定める基準とする。ただし、協定規則第94号第2改訂版の規則5.2.8.から5.2.8.3.までの規定に適合している場合には、協定規則第12号第4改訂版の技術的な要件に適合するものとする。</p> <p>⑥ ①に規定する自動車以外の自動車については細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」6.1.に定める基準とし、④に規定する自動車以外の自動車にあっては同別添6.2.に定める基準とする。</p>	
--	--

新旧対照表-22-

<p>⑦ ①に規定する自動車以外の自動車より細目告示別添111「電気自動車、電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」7.1.に定める基準とし、③に規定する自動車以外の自動車については同別添7.2.に定める基準とする。</p> <p>(2) 次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置又はこれに準ずる性能を有する電気装置</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。</p> <p>① 駆動用蓄電池パック(地上面からの高さが800mmを超える位置に取り付けられた駆動用蓄電池パックを除く。)が次に掲げる位置にあり、かつ、自動車の振動、衝撃等により移動し、又は損傷することがないように確実に取り付けられているもの</p> <p>ア 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」のフルラップ前面衝突に関する要件又は協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあつては、その最前端部から車両前端までの車両中心線に平行な水平距離が420mm以上の位置</p> <p>イ 細目告示別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車及び燃料電池自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の後面衝突に関する要件が適用される自動車に備える駆動用蓄電池パックにあつては、その最後部から車両後端までの車両中心線に平行な水平距離が65mm以上の位置</p> <p>ウ 協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件が適用される自動車の駆動用蓄電池パックにあつては、その最外側からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上の位置</p> <p>(参考図)</p>	
--	--

新旧対照表-23-

<p>4-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能 4-27-1 性能要件(書面等による審査) (1)~(3) (略) [オフセット衝突時の乗員保護性能] (4) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面のうち運転者席側の一部が衝突等により変形を生じた場合において運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第94号第2改訂版の技術的な要件(規則5.(5.2.8.を除く。))及び6.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、貨物の運送の用に供する軽自動車にあつては、試験自動車に搭載する人体模型(以下「ダミー」という。)の搭載時における座席の前後方向の位置及びダミーの骨盤骨の角度の調整について、細目告示別添23「前面衝突時の乗員保護の技術基準」に定める方法によることができる。(保安基準第18条第3項関係、細目告示第22条第9項関係、細目告示第100条第10項関係) ①~⑩ (略) (5)~(6) (略) [側面衝突時の乗員保護性能] (7) 座席の地上面からの高さ(最後方かつ最低の位置に調節した座席の座面の最後端の位置における座面上方100mmの位置の地上面からの高さをいう。以下4-27において同じ。)が700mm以下の自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において運転者席又はこれと並列</p>	<p>4-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能 4-27-1 性能要件(書面等による審査) (1)~(3) (略) [オフセット衝突時の乗員保護性能] (4) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面のうち運転者席側の一部が衝突等により変形を生じた場合において運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれがないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第94号改訂版の補足第3改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、貨物の運送の用に供する軽自動車にあつては、試験自動車に搭載する人体模型(以下「ダミー」という。)の搭載時における座席の前後方向の位置及びダミーの骨盤骨の角度の調整について、細目告示別添23「前面衝突時の乗員保護の技術基準」に定める方法によることができる。(保安基準第18条第3項関係、細目告示第22条第9項関係、細目告示第100条第10項関係) ①~⑩ (略) (5)~(6) (略) [側面衝突時の乗員保護性能] (7) 座席の地上面からの高さ(最後方かつ最低の位置に調節した座席の座面の最後端の位置における座面上方100mmの位置の地上面からの高さをいう。以下4-27において同じ。)が700mm以下の自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において運転者席又はこれと並列</p>
--	---

新旧対照表-24-

<p>座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>協定規則第95号第3改訂版の技術的な要件（規則5.（5.3.6.を除く。）及び6.に限る）に定める基準に適合するものでなければならない。</u>（保安基準第18条第4項関係、細目告示第22条第10項関係、細目告示第100条第12項関係）</p> <p>①～⑩（略）</p> <p>(8)～(9)（略）</p> <p>(10) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(7)の基準に適合するものとする。（適用関係告示第15条第6項関係）</p> <p>[歩行者保護性能]</p> <p>(11) 自動車（次に掲げるものを除く。）の車枠及び車体は、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において当該歩行者の頭部及び脚部に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、当該歩行者の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(12)の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第18条第5項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量3.5t以下であり、かつ、<u>運転者席の着席基準点（人体模型をIS06659:1980に規定する着座方法により座席に着座させた場合における人体模型のH点（股関節点）の位置又はこれに相当する座席上に設定した設計基準点をいう。以下同じ。）が前車軸中心から後方1.1mより後方に位置するもの（以下「ボンネットを有する自動車」という）を除く。）</u></p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタビラ及びびそりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 最高速度20km/h未満の自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(12) 車枠及び車体は、次に掲げる基準（5-1(2)②の規定により、第4章の規定を適用することとされる車枠及び車体については、①に掲げる基準）に適合するものでなければならない。（細目告示第22条第11項関係、細目告示第100条第14項関係）</p> <p>① ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの）及びバンパの表面に鋭い突起を有していないこと。</p> <p>② 細目告示別添99「歩行者頭部及び脚部保護の技術基準」に適合すること。</p> <p>(13) ボンネット（ボンネットを有しない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当する部分）及びバンパの材質及び構造が指定自動車等同一の車枠及び</p>	<p>の座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、<u>細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</u>（保安基準第18条第4項関係、細目告示第22条第10項関係、細目告示第100条第12項関係）</p> <p>①～⑩（略）</p> <p>(8)～(9)（略）</p> <p>(10) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(7)の基準に適合するものとする。（適用関係告示第15条第5項関係）</p> <p>[歩行者保護性能]</p> <p>(11) 自動車（次に掲げるものを除く。）の車枠及び車体は、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において当該歩行者の頭部に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、当該歩行者の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(12)の基準に適合するものでなければならない。（保安基準第18条第5項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量2.5t以下であり、かつ、<u>車枠と車体が一体の構造であつて運転者室の前方に原動機を有するものを除く。）</u></p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタビラ及びびそりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 最高速度20km/h未満の自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(12) 車枠及び車体は、次に掲げる基準（5-1(2)②の規定により、第4章の規定を適用することとされる車枠及び車体については、①に掲げる基準）に適合するものでなければならない。（細目告示第22条第11項関係、細目告示第100条第14項関係）</p> <p>① ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの）の表面に鋭い突起を有していないこと。</p> <p>② 細目告示別添99「歩行者頭部保護の技術基準」に適合すること。</p> <p>(13) ボンネット（ボンネットを有しない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当する部分）の材質及び構造が指定自動車等同一の車枠及び車体であつ</p>
---	---

新旧対照表-25-

<p>車体であつて、かつ、歩行者の頭部及び脚部の保護に係る性能を損なうおそれのある損傷のないものは、(12)②の基準に適合するものとする。（細目告示第100条第14項関係）</p> <p>(14) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(12)②の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。（細目告示第100条第15項関係）</p> <p>① ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの）及びバンパの表面に鋭い突起を有していないもの</p> <p>② 欧州連合規則78/2009に適合する装置</p> <p>4-27-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(5)（略）</p> <p>[歩行者保護の適用除外]</p> <p>(6) 次に掲げる自動車については、4-27-10（従前規定の適用⑥）の規定を適用する。（適用関係告示第15条第4項、第5項、第13項関係）</p> <p>① 次に掲げる自動車（②に掲げるものを除く。）</p> <p>ア～ウ（略）</p> <p>エ 貨物の運送の用に供する自動車であつて、<u>車両総重量が2.5tを超え3.5t以下である自動車（ボンネットを有する自動車に限る。）のうち、次に掲げる自動車</u></p> <p>(イ) 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>(ロ) 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車（平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p> <p>②（略）</p> <p>(7)～(8)（略）</p> <p>[オフセット衝突・側面衝突の旧基準適用]</p> <p>(9) 平成21年1月1日（オフセット衝突時の乗員保護性能の規定の適用については平成24年7月1日）から平成28年6月22日までに製作された自動車（平成26年6月23日以降に型式の指定を受けた自動車を除く。）については、4-27-13（従前規定の適用⑨）の規定に適合するものであればよい。（適用関係告示第15条第15項及び第16項関係）</p> <p>[歩行者保護の旧基準適用]</p> <p>(10) 次に掲げる自動車（(6)において4-27-10の規定が適用される自動車を除く。）については、4-27-14（従前規定の適用⑩）の規定に適合するものであればよい。（適用関係告示第15条第14項関係）</p> <p>① 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であつて車両総重量2.5t以下の自動車（軽自動車にあつては、ボンネットを有する自動車に限る。）及び専ら貨物の運送の用に供する車両総重量2.5t以下のボンネットを有する自動車</p> <p>ア 平成25年3月31日以前に製作された自動車</p>	<p>て、かつ、歩行者の頭部の保護に係る性能を損なうおそれのある損傷のないものは、(12)②の基準に適合するものとする。（細目告示第100条第14項関係）</p> <p>(14) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(12)②の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。（細目告示第100条第15項関係）</p> <p>① ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの）の表面に鋭い突起を有していないもの</p> <p>② 欧州連合指令2003/102/ECに適合する装置</p> <p>4-27-4 適用関係の整理</p> <p>(1)～(5)（略）</p> <p>[歩行者保護の適用除外]</p> <p>(6) 次に掲げる自動車については、4-27-10（従前規定の適用⑥）の規定を適用する。（適用関係告示第15条第4項、第5項関係）</p> <p>① 次に掲げる自動車（②に掲げるものを除く。）</p> <p>ア～ウ（略）</p> <p>②（略）</p> <p>(7)～(8)（略）</p>
--	---

新旧対照表-26-

<p>イ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成25年4月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く)</p> <p>ウ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車「平成25年3月31日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造、(「乗用自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第4号)」1の1-1(4)及び「貨物自動車の性能の向上に関する製造事業者等の判断基準等(平成19年経済産業省・国土交通省告示第5号)」1の1-1の(3)の右欄に掲げる基準エネルギー消費効率(以下「平成27年度燃費基準」という。)に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。」</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5tを超える自動車及びその形状に類する自動車</p> <p>ア 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車(平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車「平成27年2月23日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。」</p> <p>③ 次に掲げる専ら乗用の用に供する車両総重量2.5t以下の軽自動車のうち、ボンネットを有する自動車以外のもの</p> <p>ア 平成26年9月30日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車(平成26年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>ウ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車「平成26年9月30日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、燃料の種類(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造(平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。)、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。」</p> <p>4-27-7 従前規定の適用③</p>	<p>4-27-7 従前規定の適用③</p>
--	------------------------

新旧対照表-27-

<p>4-27-7-3 側面衝突時の乗員保護性能 (1)~(3) (略)</p> <p>(4) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」又は平成17年国土交通省告示第1337号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(1)の基準に適合するものとする。(適用関係告示第15条第6項、第9項関係)</p> <p>4-27-9 従前規定の適用 ⑤ 4-27-9-3 側面衝突時の乗員保護性能 (1)~(3) (略)</p> <p>(4) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」又は平成17年国土交通省告示第1337号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(1)の基準に適合するものとする。(適用関係告示第15条第6項、第9項関係)</p> <p>4-27-10 従前規定の適用 ⑥ 次に掲げる自動車については、4-27-10-1から4-27-10-4までの基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第4項、第5項、第13項関係)</p> <p>① 次に掲げる自動車(②に掲げるものを除く。)</p> <p>ア〜ウ (略)</p> <p>エ 貨物の運送の用に供する自動車であって、車両総重量が2.5tを超え3.5t以下である自動車(ボンネットを有する自動車に限る。)のうち、次に掲げる自動車</p> <p>(イ) 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>(ロ) 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車(平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>② (略)</p> <p>4-27-13 従前規定の適用⑨ 平成21年1月1日(オフセット衝突時の乗員保護性能の適用については平成24年7月1日)から平成28年6月22日までに製作された自動車(平成26年6月23日以降に型式の指定を受けた自動車を除く。)については、4-27-13-1から4-27-13-4の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第15項及び第16項関係)</p> <p>4-27-13-1 前面衝突時の乗員保護性能 4-27-1(1)から(3)までに同じ。</p> <p>4-27-13-2 オフセット衝突時の乗員保護性能 (1) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面のうち運転者座席の一部が衝突等により変形を生じた場合において運転者座席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の乗車人員に過度の傷害を与えるおそれが少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第94号改訂版の補足第3改訂版の技術的な要件(規則5、</p>	<p>4-27-7-3 側面衝突時の乗員保護性能 (1)~(3) (略)</p> <p>(4) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」及び平成17年国土交通省告示第1337号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(1)の基準に適合するものとする。(適用関係告示第15条第5項関係)</p> <p>4-27-9 従前規定の適用 ⑤ 4-27-9-3 側面衝突時の乗員保護性能 (1)~(3) (略)</p> <p>(4) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」及び平成17年国土交通省告示第1337号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(1)の基準に適合するものとする。(適用関係告示第15条第5項関係)</p> <p>4-27-10 従前規定の適用 ⑥ 次に掲げる自動車については、4-27-10-1から4-27-10-4までの基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第15条第4項、第5項関係)</p> <p>① 次に掲げる自動車(②に掲げるものを除く。)</p> <p>ア〜ウ (略)</p> <p>② (略)</p>
--	---

新旧対照表-28-

<p>及び6.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、貨物の運送の用に供する軽自動車にあっては、ダミーの搭載時における座席の前後方向の位置及びダミーの骨盤骨の角度の調整について、細目告示別添23「前面衝突時の乗員保護の技術基準」に定める方法によることができる。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 車両総重量2.5tを超える自動車</p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタビラ及びびそりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 被牽引自動車</p> <p>(2) 運転者席より前方の部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体であつて、かつ、当該車両の前面からの衝撃吸収性能を損なうおそれのある損傷のないものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>(3) 2-14-1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。</p> <p>① 次に掲げるすべての事項に該当する装置</p> <p>ア 運転者席（当該座席が前後に調整できるものは、中間位置とする。）の座席最前縁から車両前縁までの車両中心線に平行な水平距離が750mm以上であるもの</p> <p>(参考図)</p>	
--	--

新旧対照表-29-

<p style="text-align: center;">運転者の座席（シートスライドは中間の位置）</p> <p>イ 運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の前方にある部分の表面が、衝撃を緩衝する材料で覆われ、かつ、鋭い突起を有していないもの</p> <p>② 米国土交通省告示第208号に適合する装置</p> <p>4-27-13-3 側面衝突時の乗員保護性能</p> <p>(1) 座席の地上面からの高さが700mm以下の自動車（次に掲げるものを除く。）の車枠及び車体は、当該自動車の側面が衝突等による衝撃を受けた場合において運転者席又はこれと並列の座席のうち衝突等による衝撃を受けた側面に隣接するものの乗車人員に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、乗車人員の保護に係る性能に關し、書面その他適切な方法により審査したときに、平成23年国土交通省告示第670号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車であつて車両総重量3.5tを超えるもの</p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ 三輪自動車</p> <p>⑧ カタビラ及びびそりを有する軽自動車</p> <p>⑨ 大型特殊自動車</p> <p>⑩ 小型特殊自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(2) 次に掲げるものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>① 運転者室及び客室を取り囲む部分が指定自動車等と同一の構造を有する車枠及び車体であつて、かつ、その側面からの衝撃吸収性能を損なうおそれのある損傷のないもの</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた側面衝突時の乗員保護装置と同一の構造を有するものであつて、かつ、その側面からの衝撃吸収性能を損</p>	
---	--

新旧対照表-30-

<p>なうおそれのある損傷のない車枠及び車体</p> <p>③ 協定規則第95号に適合する装置</p> <p>(3) 2-14-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認められる装置は、(1)の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。</p> <p>① 次に掲げるすべての事項に該当するもの</p> <p>ア 運転者席（当該座席が前後に調整できるものは、中間位置とする。）の座席最側端（座席の中央部の前縁から、奥行の方向に20cm離れた位置において、奥行の方向と直角に測定した座席の両端縁の端部）からその位置における車両最外側までの水平距離が130mm以上であるもの</p> <p>(図)</p> <div style="text-align: center;"> </div> <p>イ 運転者席及びこれと並列の座席のうち自動車の側面に隣接する座席の側方にある部分の表面が、衝撃を緩衝する材料で覆われ、かつ、鋭い突起を有していないもの</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第214号に適合する装置</p> <p>(4) 平成16年国土交通省告示第499号による改正前の細目告示別添24「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」に適合しているものは、(1)の基準に適合するものとする。</p> <p>4-27-13-4 歩行者保護性能</p> <p>4-27-1(11)から(14)までに同じ。ただし、4-27-14に規定する自動車については、4-27-14-4基準に適合するものであればよい。</p> <p>4-27-14 従前規定の適用</p> <p>次に掲げる自動車（4-27-4(6)において4-27-10の規定が適用される自動車を除く。）については4-27-14-1から4-27-14-4の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第15条第14項関係）</p> <p>① 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5t以下の自動車（軽自動車にあっては、ボンネットを有する自動車に限る。）及び専ら貨物の運送の用に供する車両総重量2.5t以下のボンネットを有する自動車</p> <p>ア 平成25年3月31日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車（平成25年4月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p>	
--	--

新旧対照表-31-

<p>ウ 平成25年4月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車〔平成25年3月31日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、燃料の種類（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。〕</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する乗車定員10人未満であって車両総重量2.5tを超える自動車及びその形状に類する自動車</p> <p>ア 平成27年2月23日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車（平成27年2月24日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p> <p>ウ 平成27年2月24日から平成31年8月23日までに製作された自動車〔平成27年2月23日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、燃料の種類（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。〕</p> <p>③ 次に掲げる専ら乗用の用に供する車両総重量2.5t以下の軽自動車のうち、ボンネットを有する自動車以外のもの</p> <p>ア 平成26年9月30日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車（平成26年10月1日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。）</p> <p>ウ 平成26年10月1日から平成30年2月23日までに製作された自動車〔平成26年9月30日以前に指定を受けた自動車と種別、車体の外形、原動機の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、燃料の種類（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、動力用電源装置の種類、動力伝達装置の種類及び主要構造（平成27年度燃費基準に適合することを目的として変更されたものを除く。）、走行装置の種類及び主要構造、操縦装置の種類及び主要構造、懸架装置の種類及び主要構造、車枠並びに主制動装置の種類が同一であるものに限る。〕</p> <p>4-27-14-1 前面衝突時の乗員保護性能</p> <p>4-27-1(1)から(3)までに同じ。</p> <p>4-27-14-2 オフセット衝突時の乗員保護性能</p> <p>4-27-1(4)から(6)までに同じ。</p> <p>4-27-14-3 側面衝突時の乗員保護性能</p> <p>4-27-1(7)から(10)までに同じ。</p>	
--	--

新旧対照表-32-

<p>4-27-14-4 歩行者保護性能</p> <p>(1) 自動車(次に掲げるものを除く。)の車枠及び車体は、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において当該歩行者の頭部に過度の傷害を与えるおそれの少ないものとして、当該歩行者の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、(2)の基準に適合するものでなければならない。(適用関係告示第15条第14項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車(車両総重量2.5t以下であり、かつ、車枠と車体が一体の構造であって運転者室の前方に原動機を有するものを除く。)</p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタビラ及びびりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 最高速度20km/h未満の自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(2) 車枠及び車体は、次に掲げる基準(5-1(2)②の規定により、第4章の規定を適用することとされる車枠及び車体にあつては、①に掲げる基準)に適合するものでなければならない。</p> <p>① ボンネット(ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの)の表面に鋭い突起を有していないこと。</p> <p>② 平成23年国土交通省告示第670号による改正前の細目告示別添99「歩行者頭保護の技術基準」に適合すること。</p> <p>(3) ボンネット(ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当する部分)の材質及び構造が指定自動車等と同一の車枠及び車体であつて、かつ、歩行者の頭部の保護に係る性能を損なうおそれのある損傷のないものは、(2)の基準に適合するものとする。</p> <p>(4) 2-1-4-1ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認められる装置は、(2)②の基準にかかわらず、次に掲げるものであればよい。</p> <p>① ボンネット(ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当するもの)の表面に鋭い突起を有していないもの</p> <p>② 欧州連合指令2003/102/ECに適合する装置</p> <p>4-30の2 前部潜り込み防止装置</p> <p>4-30の2-4 適用関係の整理</p> <p>(1) 平成23年9月30日以前に製作された自動車については、4-30の2-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。(適用関係告示第17条の2第1項関係)</p> <p>4-30の2-5 従前規定の適用①</p> <p>(1) 平成23年9月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するもの</p>	<p>4-30の2 前部潜り込み防止装置</p> <p>4-30の2-4 適用関係の整理</p> <p>(1) 平成23年8月31日以前に製作された自動車については、4-30の2-5(従前規定の適用①)の規定を適用する。(適用関係告示第17条の2第1項関係)</p> <p>4-30の2-5 従前規定の適用①</p> <p>(1) 平成23年8月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するもの</p>
---	---

新旧対照表-33-

<p>であればよい。(適用関係告示第17条の2第1項関係)</p> <p>4-36 座席ベルト等</p> <p>4-36-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(2) 4-36-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを着用した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6.、7.及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトであつて装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第22条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト</p> <p>② 協定規則第16号第6改訂版補足改訂版の技術的な要件(規則6.、7.及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p> <p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びびりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具〔回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた2個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX取付装置)及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置(ISOFIXトップテザー取付装置)をいう。以下同じ。〕を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号)第2条第1号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下4-39及び5-39において同じ。〕が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあつては、この限りではない。(保安基準第22条の5第1項関係)</p> <p>4-39-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第14号第7改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲</p>	<p>であればよい。(適用関係告示第17条の2第1項関係)</p> <p>4-36 座席ベルト等</p> <p>4-36-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(2) 4-36-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを着用した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第6改訂版の技術的な要件(規則6.、7.及び8.1.から8.3.5.までに限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる座席ベルトであつて装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第22条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト</p> <p>② 協定規則第16号第4改訂版補足第16改訂版の技術的な要件(規則6.、7.及び8.に限る。)に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p> <p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタビラ及びびりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。)には、年少者用補助乗車装置取付具〔回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた2個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX取付装置)及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置(ISOFIXトップテザー取付装置)をいう。以下同じ。〕を2個以上備えなければならない。(保安基準第22条の5第1項関係)</p> <p>4-39-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第14号第7改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。この場合において、次に掲</p>
---	---

新旧対照表-34-

<p>るさであること。 ②～④ (略)</p> <p>4-99-4 適用関係の整理</p> <p>4-99-5 従前規定の適用① 昭和37年9月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第2項第1号関係)</p> <p>4-99-5-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次の基準に適合しなければならない。 ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(蛍光灯の場合にあっては2W)以上又はこれと同等以上の明るさであること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～④ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線を定めて定期に運行する乗車定員29人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものについては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。 ①～② (略) ③ 乗降口のとびら(運転者席に近接した乗降口のとびらで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)の開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から20cmの位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合において、当該解除装置が運転者席において容易に操作することのできるものではないこと。 ④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-99-6 従前規定の適用② 昭和44年3月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第3項第1号関係)</p> <p>4-99-6-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定による</p>	<p>②～④ (略)</p> <p>4-99-4 適用関係の整理</p> <p>4-99-5 従前規定の適用① 昭和37年9月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第2項第1号関係)</p> <p>4-99-5-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次の基準に適合しなければならない。 ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(けい光灯の場合にあっては2W)以上あること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～④ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線を定めて定期に運行する乗車定員29人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものについては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。 ①～② (略) ③ 乗降口のとびら(運転者席に近接した乗降口のとびらで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)の開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から20cmの位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合において、当該解除装置が運転者席において操作することのできるものは、この基準に適合しないものとする。 ④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-99-6 従前規定の適用② 昭和44年3月31日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第3項第1号関係)</p> <p>4-99-6-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定による</p>
--	--

新旧対照表-43-

<p>ほか、次の基準に適合しなければならない。</p> <p>① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(蛍光灯の場合にあっては2W)以上又はこれと同等以上の明るさであること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～⑤ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線を定めて定期に運行する乗車定員29人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものについては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。 ①～② (略) ③ 乗降口のとびら(運転者席に近接した乗降口のとびらで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)の開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から20cmの位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合において、当該解除装置が運転者席において容易に操作することのできるものではないこと。 ④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-99-7 従前規定の適用③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第1項関係)</p> <p>4-99-7-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次の基準に適合しなければならない。 ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(蛍光灯の場合にあっては2W)以上又は同等以上の明るさであること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～⑤ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線</p>	<p>ほか、次の基準に適合しなければならない。</p> <p>① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(けい光灯の場合にあっては2W)以上であること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～⑤ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線を定めて定期に運行する乗車定員29人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものについては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。 ①～② (略) ③ 乗降口のとびら(運転者席に近接した乗降口のとびらで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)の開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から20cmの位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合において、当該解除装置が運転者席において操作することのできるものは、この基準に適合しないものとする。 ④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-99-7 従前規定の適用③ 平成24年6月30日以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。(適用関係告示第59条第1項関係)</p> <p>4-99-7-1 性能要件</p> <p>(1) (略)</p> <p>(2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次の基準に適合しなければならない。 ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積1㎡あたり5W(けい光灯の場合にあっては2W)以上であること。この場合において、客室床面積は、客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値とする。 ②～⑤ (略)</p> <p>(3) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車で車掌を乗務させないで運行することを目的とするもの(被牽引自動車を除く。)は、(1)及び(2)の規定によるほか、次の基準(路線を定めて定期に運行する乗車定員30人以上の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものについては①から⑥までの基準、路線</p>
---	--

新旧対照表-44-

<p>を定めて定期に運行する乗車定員 29 人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものにあつては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものにあつては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。</p> <p>①～② (略)</p> <p>③ 乗降口のとりば(運転者席に近接した乗降口のとりばで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)を閉じた後でなければ発車することができない構造のものであり、かつ、その開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から 20cm の位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合にあつては、当該解除装置が運転者席において容易に操作することのできるものでないこと。</p> <p>④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-106 指定自動車等</p> <p>⑤ 前部霧灯については、協定規則第 19 号第 4 改訂版 5.、6.、7. 及び 8. の技術的な要件に定める基準。 ただし、次に掲げる自動車に備える前部霧灯については、それぞれに掲げる規定による。 ア～エ (略)</p> <p>⑥ 協定規則第 119 号改訂版 5.、6.、7. 及び 8. の技術的な要件に定める基準。(細目告示第 44 条関係)</p> <p>ただし、次に掲げる自動車に備える側方照射灯についてはそれぞれの規定に読み替えることができる。</p> <p>ア 平成 18 年 1 月 1 日から平成 21 年 7 月 10 日までに製作された自動車については、協定規則第 119 号改訂版 5. 4. の規定は、適用しない。(適用関係告示第 31 条第 4 項関係)</p> <p>イ 平成 17 年 4 月 6 日から平成 21 年 10 月 14 日までに製作された自動車については、別添 52. 2. 13. 及び協定規則第 119 号改訂版 5. 3. の規定にかかわらず、平成 20 年国土交通省告示第 1217 号による改正前の細目告示別添 52. 2. 13. 及び細目告示別添 102. 3. 2. の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第 31 条第 5 項関係)</p> <p>ウ 次に掲げる自動車については協定規則第 119 号改訂版 6. 3. 及び 7. 1. の規定にかかわらず、平成 23 年国土交通省告示第 670 号による改正前の別添 102. 4. 1. 及び 5. 3. の規定に適合するものであればよい。(適用関係告示第 31 条第 9 項関係)</p> <p>(7) 平成 28 年 6 月 22 日以前に製作された自動車</p> <p>(イ) 平成 28 年 6 月 22 日以前に指定を受けた型式指定自動車、新型届出がなされた自動車、輸入自動車特別取扱届出がなされた自動車であつて平成 28 年 6 月 23 日以降に側方照射灯に係る性能について変更のないもの</p> <p>(ウ) 平成 28 年 6 月 22 日以前に法第 75 条の 2 の規定によりその型式について指定</p>	<p>を定めて定期に運行する乗車定員 29 人以下の旅客自動車運送事業用自動車で立席定員のないものにあつては①から③まで及び⑤の基準、路線を定めて定期に運行する旅客自動車運送事業用自動車以外のものにあつては、①、③及び⑤の基準)に適合しなければならない。</p> <p>①～② (略)</p> <p>③ 乗降口のとりば(運転者席に近接した乗降口のとりばで運転者が直接に開閉の状態を確認できるものを除く。)を閉じた後でなければ発車することができない構造のものであり、かつ、その開閉の状態を運転者席の運転者に表示する灯火その他の装置を備えたものであること。この場合において、運転者席前縁から 20cm の位置を含み、車両中心面に直交する鉛直面より乗降口の開口部の前縁が後方にある乗降口は、「運転者席に近接した乗降口」とされないものとし、「発車することのできない構造」の解除装置を備えた場合であつて、当該解除装置が運転者席において操作することのできるものは、この基準に適合しないものとする。</p> <p>④～⑦ (略)</p> <p>(4) (略)</p> <p>4-106 指定自動車等</p> <p>⑤ 前部霧灯については、協定規則第 19 号第 4 改訂版 5.、6.、7. 及び 8. の技術的な要件に定める基準。 ただし、次に掲げる自動車に備える全部霧灯については、それぞれに掲げる規定による。 ア～エ (略)</p> <p>⑥ 細目告示別添 102 「側方照射灯の灯光の色、明るさ等に関する技術基準」に定める基準(細目告示第 44 条関係)</p>
---	---

新旧対照表-45-1

<p>を受けた側方照射灯であつて、平成 28 年 6 月 23 日以降にその性能について変更のないものを備えた自動車</p> <p>⑥ 協定規則第 100 号改訂版の技術的な要件(規則 5. に限る。)に定める基準。ただし、次に掲げる自動車については、平成 23 年国土交通省告示第 670 号による改正前の細目告示別添 110 「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準に適合するものであればよい。(細目告示第 21 条第 2 項、適用関係告示第 14 条第 4 項関係)</p> <p>ア 平成 24 年 6 月 30 日から平成 26 年 6 月 22 日以前に製作された自動車</p> <p>イ 平成 26 年 6 月 23 日から平成 28 年 6 月 22 日までの間に製作された自動車(平成 26 年 6 月 23 日以降に指定を受けた型式指定自動車を除く。)</p> <p>5-25 電気装置</p> <p>5-25-1 性能要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法、性能等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第 17 条の 2 第 1 項関係、細目告示第 177 条第 1 項関係)</p> <p>①～④ (略)</p> <p>(2) 自動車(大型特殊自動車及び小型特殊自動車を除く。)の電気装置は、電波による影響により当該装置を備える自動車の制御に重大な障害を生ずるおそれのないものであること。この場合において、次に掲げる電気装置であつて、その機能を損なう損傷のないものはこの基準に適合するものとする。(保安基準第 17 条の 2 第 2 項関係、細目告示第 177 条第 2 項)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>② 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあつた電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>(3) 電気自動車等の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第 17 条の 2 第 3 項関係、細目告示第 177 条第 3 項関係)</p> <p>① 作動電圧が直流 60V 又は交流 30V (実効値) を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流 60V 又は交流 30V (実効値) 以下の部分であつて作動電圧が直流 60V 又は交流 30V (実効値) を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャーンに直流電氣的に接続されているものを除く。)の活電部への人体の</p>	<p>⑥ 細目告示別添 110 「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」に定める基準(細目告示第 21 条第 2 項関係)</p> <p>5-25 電気装置</p> <p>5-25-1 性能要件(視認等による審査)</p> <p>(1) 自動車の電気装置は、火花による乗車人員への傷害等を生ずるおそれなく、かつ、その発する電波が無線設備の機能に継続的かつ重大な障害を与えるおそれのないものとして取付位置、取付方法等に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。(保安基準第 17 条の 2 第 1 項関係、細目告示第 177 条第 1 項関係)</p> <p>①～④ (略)</p> <p>(2) 電気自動車等の電気装置は、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれのないものとして、乗車人員の保護に係る性能及び構造に関し、視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならない。 この場合において、指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置であつて、その機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないもの及び活電部が視認等により確認できる範囲にないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第 17 条の 2 第 2 項関係、細目告示第 177 条第 2 項関係)</p> <p>① 作動電圧が直流 60V 以上である部分を有する動力系(作動電圧が直流 60V 未満の部分であつて作動電圧が直流 60V 以上の部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャーンに直流電氣的に接続されているものを除く。)の活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ</p>
---	--


新旧対照表-46-1

<p>接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ等は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。(細目告示第177条第3項第1号)</p> <p>② 作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分を有する動力系(作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)以下の部分であって作動電圧が直流60V又は交流30V(実効値)を超える部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。)の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。(細目告示第177条第3項第2号)</p> <p>ア バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す以外には触れることができない場所又は自動車(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)の上面及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられている場合</p> <p>イ バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされている場合</p> <p style="text-align: center;">図 感電保護のための警告表示</p> 	<p>等は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものであること。(細目告示第177条第2項第1号)</p> <p>② 作動電圧が直流60V以上である部分を有する動力系(作動電圧が直流60V未満の部分であって作動電圧が直流60V以上の部分から十分に絶縁され、かつ、正負いずれか片側の極が電氣的シャシに直流電氣的に接続されているものを除く。)の活電部を保護するバリヤ及びエンクロージャには、ア又はイに掲げる場合を除き、感電保護のための警告表示として、次図に示す様式の例により表示しなければならない。(細目告示第177条第2項第2号)</p> <p>ア バリヤ及びエンクロージャ等であって、工具を使用して他の部品を取り外す以外には触れることができない場所又は自動車(車両総重量5tを超える専ら乗用の用に供する自動車であって乗車定員10人以上のもの及びこれに類する形状の自動車に限る。)の上面及び下面のうち日常的な自動車の使用過程では触れることができない場所に備えられている場合</p> <p>イ バリヤ、エンクロージャ又は固体の絶縁体により、二重以上の保護がなされている場合</p> <p style="text-align: center;">図 感電保護のための警告表示</p> 
--	---

新旧対照表-47-

<p style="text-align: center;">(注) 黄色又は橙色地に黒色とする。</p> <p>③ 高電圧回路に使用する動力系の活電部の配線(エンクロージャ内に設置されている高電圧回路に使用する配線を除く。)は、橙色の被覆を施すことにより、他の電気配線と識別できるものであること。(細目告示第177条第3項第3号)</p> <p>④ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第177条第3項第4号)</p> <p>⑤ 活電部は、駆動用蓄電池並びに当該電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するために備えられた電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等はその機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第3項第5号)</p> <p>⑥ 導電性のバリヤ等の露出導電部は、人体の接触による感電を防止するため、導電性のバリヤ等の露出導電部を直流電氣的に電氣的シャシに接続する電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等の締結状態は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第3項第6号)</p> <p>⑦ 充電系連結システムの活電部の保護は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第3項第7号)</p> <p>⑧ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第177条第3項第8号)</p> <p>⑨ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。この場合において、換気扇又は換気ダクト等の排出口は、内燃機関の排気管の開口方向以外の方向にあり、かつ、同排気管の開口部から300mm以上、露出した電気端子、電気開閉器その他の着火源から200mm以上離れているものであること。(細目告示第177条第3項第9号)</p> <p>⑩ 自動車が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。(細目告示第177条第3項第10号)</p> <p>④ 電気自動車等の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ない構造でなければならない。この場合において、次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれがある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第17条の2第4項関係、細目告示第177条第4項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置(細目告示第177条第4項第1号)</p>	<p style="text-align: center;">(注) 黄色又は橙色地に黒色とする。</p> <p>③ 活電部と電氣的シャシとの間の絶縁抵抗を監視し、絶縁抵抗が作動電圧1V当たり100Ωに低下する前に運転者へ警報する機能を備える自動車にあっては、当該機能が正常に作動しており、かつ、当該機能による警報が発報されていない状態であればならない。(細目告示第177条第2項第3号)</p> <p>④ 活電部は、駆動用蓄電池並びに当該電池と接続する機器との間の電気回路における短絡故障時の過電流による火災を防止するために備えられた電気回路を遮断するヒューズ、サーキットブレーカ等はその機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第2項第4号)</p> <p>⑤ 導電性のバリヤ等の露出導電部は、人体の接触による感電を防止するため、導電性のバリヤ等の露出導電部を直流電氣的に電氣的シャシに接続する電線、アース束線等による接続、溶接、ボルト締め等の締結状態は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第2項第5号)</p> <p>⑥ 充電系連結システムの活電部の保護は、その機能を損なうような緩み又は損傷がないものでなければならない。(細目告示第177条第2項第6号)</p> <p>⑦ 接地された外部電源と接続するための装置は、電氣的シャシが直流電氣的に大地に接続できるものでなければならない。(細目告示第177条第2項第7号)</p> <p>⑧ 水素ガスを発生する開放式駆動用蓄電池を収納する場所は、水素ガスが滞留しないように換気扇又は換気ダクト等を備え、かつ、客室内に水素ガスを放出しないものでなければならない。この場合において、換気扇又は換気ダクト等の排出口は、内燃機関の排気管の開口方向以外の方向にあり、かつ、同排気管の開口部から300mm以上、露出した電気端子、電気開閉器その他の着火源から200mm以上離れているものであること。(細目告示第177条第2項第8号)</p> <p>⑨ 自動車が停車した状態から、変速機の変速位置を変更し、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあること又は変速機の変速位置を変更せず、かつ、加速装置を操作し、若しくは制動装置の解除によって走行が可能な状態にあることを運転者に表示する装置を備えたものでなければならない。</p> <p>ただし、内燃機関及び電動機を原動機とする自動車にあっては、内燃機関が作動中において表示することを要しない。(細目告示第177条第2項第9号)</p> <p>③ 電気自動車等の電気装置は、当該自動車が衝突、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、高電圧による乗車人員への傷害等を生ずるおそれが少ない構造でなければならない。この場合において、次に掲げる電気装置であって、その機能を損なうおそれがある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(保安基準第17条の2第3項関係、細目告示第177条第3項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置(細目告示第177条第3項第1号)</p>
---	---

新旧対照表-48-

<p>② 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置（細目告示第177条第4項第2号）</p> <p>③ 2-14-1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて4-25-1-2(3)の規定によるもの（細目告示第177条第4項第3号）</p> <p>(5) 次に掲げる電気装置であつてその機能を損なうおそれのある緩み又は損傷のないものは、(3)、(4)の規定に適合するものとする。</p> <p>① 指定自動車等に備えられた電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づき感電防止装置の指定を受けた自動車に備える電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置又はこれに準ずる性能を有する電気装置</p> <p>③ ①の電気装置であつて、活電部が視認等により確認できる範囲にないもの</p>	<p>② 新規検査、予備検査又は構造等変更検査の際に提示のあった電気装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた電気装置（細目告示第177条第3項第2号）</p> <p>③ 2-14-1 ただし書の規定により、破壊試験を行うことが著しく困難であると認める装置であつて4-25-1-2(3)の規定によるもの（細目告示第177条第3項第3号）</p> <p>(4) 燃料電池自動車（二輪自動車及び側車付二輪自動車を除く。）の電気装置は、高電圧による乗車人員等への傷害等を生ずるおそれがないものとして、電気的衝撃からの保護に関し視認等その他適切な方法により審査したときに、次の基準に適合するものでなければならぬ。（保安基準第17条の2第4項関係、細目告示第177条第4項関係）</p> <p>① 活電部への人体の接触に対する保護のため活電部に取り付けられた固体の絶縁体、バリヤ、エンクロージャ等は、その機能を損なうような緩み、破損等がないこと。</p> <p>② バリヤ及びエンクロージャは、細目告示別添101「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」の別紙2「感電保護のための警告表示」に規定する様式の例による表示がなされていること。</p> <p>感電保護のための警告表示 直接接触に対する保護のために設置されるバリヤ及びエンクロージャに表示する様式の例は、図1に示すものとする。</p> <p>図 1</p>  <p>③ 導電性のバリヤ、エンクロージャ等の露出導電部（通常は通電されないものの絶縁故障時に通電される可能性のある導電性の部分（燃料電池スタック用の冷却装置等の導電性の部分を除く。）のうち、工具を使用せず、かつ、容易に触れることができるものをいう。この場合において、容易に触れることができるかどうかは、原則として保護等級IPXXBの構造を有するかどうかの確認方法（4-25-1-1(3)の確認方法を含む。）により判断するものとする。）への人体の接触による感電を防止するため、それらを直流通電的に電気的シャーンに接続する電線、アース束線等の接続、溶接、</p>
--	---

新旧対照表-49-

<p>5-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能</p> <p>5-27-1 性能要件（視認等による審査）</p> <p>(1)~(6) (略)</p> <p>[歩行者保護性能]</p> <p>(7) 自動車（次に掲げるものを除く。）の車枠及び車体は、視認等その他適切な方法により審査したときに、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において、当該歩行者の頭部及び脚部に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造でなければならない。（保安基準第18条第5項関係、細目告示第178条第11項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量3.5t以下であり、かつ、ボンネットを有する自動車を除く。）</p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタピラ及びそりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 最高速度20km/h未満の自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(8) ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当する部分）及びバンパの表面に鋭い突起を有しない車枠及び車体は、(7)の基準に適合するものとする。（細目告示第178条第11項関係）</p> <p>5-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>5-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）には、年少者用補助乗車装置取付具を2個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込</p>	<p>ボルト締め等の締結状態は、その機能を損なうような損傷、破損等がないこと。</p> <p>④ 燃料電池スタックの冷媒の劣化等に起因する絶縁抵抗の低下による感電を防止するために、細目告示別添101の活電部に関する3.1及び3.3.に準じた対策を講じているものにあつては、①及び②に適合するものであること。この場合において、導電性のバリヤ又はエンクロージャを用いている場合にあつては、③にも適合するものであること。あるいは、絶縁抵抗の低下モニタを用いているものにあつては、その機能が正常に作動しており、かつ、当該装置により絶縁抵抗の低下が警報されていないこと。</p> <p>5-27 衝突時の車枠及び車体の保護性能</p> <p>5-27-1 性能要件（視認等による審査）</p> <p>(1)~(6) (略)</p> <p>[歩行者保護性能]</p> <p>(7) 自動車（次に掲げるものを除く。）の車枠及び車体は、視認等その他適切な方法により審査したときに、当該自動車の前面が歩行者に衝突した場合において、当該歩行者の頭部に過度の傷害を与えるおそれの少ない構造でなければならない。（保安基準第18条第5項関係、細目告示第178条第11項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車であつて乗車定員10人以上のもの</p> <p>② ①の自動車の形状に類する自動車</p> <p>③ 貨物の運送の用に供する自動車（車両総重量2.5t以下であり、かつ、車枠と車体が一体の構造であつて運転者室の前方に原動機を有するものを除く。）</p> <p>④ ③の自動車の形状に類する自動車</p> <p>⑤ 二輪自動車</p> <p>⑥ 側車付二輪自動車</p> <p>⑦ カタピラ及びそりを有する軽自動車</p> <p>⑧ 大型特殊自動車</p> <p>⑨ 小型特殊自動車</p> <p>⑩ 最高速度20km/h未満の自動車</p> <p>⑪ 被牽引自動車</p> <p>(8) ボンネット（ボンネットを有さない自動車にあつては、フロントパネル等ボンネットに相当する部分）の表面に鋭い突起を有しない車枠及び車体は、(7)の基準に適合するものとする。（細目告示第178条第11項関係）</p> <p>5-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>5-39-1 装備要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員10人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。）には、年少者用補助乗車装置取付具を2個以上備えなければならない。（保安基準第22条の5第1項関係）</p>
--	--

新旧対照表-50-

<p>まことが可能な自動車にあっては、この限りではない。(保安基準第22条の5第1項関係)</p> <p>5-99 旅客自動車運送事業用自動車 5-99-1 性能要件(視認等による審査) (1) (略) (2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次に掲げる基準に適合しなければならない。(細目告示第233条第2項関係) ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積(客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値をいう。)1㎡あたり5W(蛍光灯の場合にあっては2W)以上又はこれと同等以上の明るさであること。 ②～⑤ (略) (3)～(5) (略)</p> <p>別添1(2-12関係) 改造自動車審査要領</p> <p>7. 書面審査</p>		<p>5-99 旅客自動車運送事業用自動車 5-99-1 性能要件(視認等による審査) (1) (略) (2) 乗車定員11人以上の旅客自動車運送事業用自動車にあっては、(1)の規定によるほか、次に掲げる基準に適合しなければならない。(細目告示第233条第2項関係) ① 室内照明灯は、客室内を均等に照明し、その光源は、客室床面積(客室の長さ(客室の長さが左右で異なる場合は、その平均の長さ)に客室の幅を乗じて得た値をいう。)1㎡あたり5W(蛍光灯の場合にあっては2W)以上又はこれと同等以上の明るさであること。 ②～⑤ (略) (3)～(5) (略)</p> <p>別添1(2-12関係) 改造自動車審査要領</p> <p>7. 書面審査</p>	
<p>⑦制動力計算書</p> <p>(a) ドラムとシュー、タイヤと路面の摩擦係数及び踏力が適切であり、計算が適正にされていることを確認する。</p> <p>(b) 制動停止距離又は制動力は十分な余裕があることを確認する。</p> <p>(c) トレーラにあっては、非常ブレーキの取付が適切であることを確認する。</p>	<p>(a) 制動力の算出次の計算式によるものとする。 $F \geq 0.5 \times (W+Wf) \times 9.8$ F: 制動力(N) W: 車両総重量(kg) Wf: 回転部分相当重量(kg) 普通トラック: $0.07W_1$ 乗用車等: $0.05W_1$ (バス、トレーラ、小型トラックを含む) W_1: 車両重量 ただし、規程4-16又は5-16(乗用車の制動装置)の制動力は、次によるものとする。 $F \geq 0.65 \times (W+Wf) \times 9.8$</p>	<p>⑦制動力計算書</p> <p>(a) ドラムとシュー、タイヤと路面の摩擦係数及び踏力が適切であり、計算が適正にされていることを確認する。</p> <p>(b) 制動停止距離又は制動力は十分な余裕があることを確認する。</p> <p>(c) トレーラにあっては、非常ブレーキの取付が適切であることを確認する。</p>	<p>(a) ドラムとシュー、タイヤと路面の摩擦係数及び踏力が適切であり、計算が適正にされていることを確認する。</p> <p>(b) 制動停止距離又は制動力は十分な余裕があることを確認する。</p> <p>(c) トレーラにあっては、非常ブレーキの取付が適切であることを確認する。</p>

新旧対照表-51-

	<p>8 F: 制動力(N) W: 車両総重量(kg) Wf: 回転部分相当重量(kg) (= $0.05W$) (b) エアブレーキのエア補給能力が次の計算式による。 $P_0 = P_0 (V_t/V)^6 + XV_0 > 441$ (絶対圧) $V_0 = N/60 \times T \eta V_1$ P_0: 6回踏み後のエアータンク圧力(kPa) P_0: 初期圧力(784kPa) $V: V_t + V_p + V_c$ V_t: エアータンク容積(L) V_p: エア配管容積(L) V_c: エアチャージャー容積合計(L) X: タンク配管及びチャージャー容積により定まる定数 単車.....12 連結車.....5 V_0: 空気補給量(L/10sec) N: 原動機最高回転時のコンプレッサ回転数(rpm)</p>		<p>。</p> <p>(c) トレーラにあっては、非常ブレーキの取付が適切であることを確認する。</p>		<p>$F \geq 0.65 \times (W+Wf) \times 9.8$ 8 F: 制動力(N) W: 車両総重量(kg) Wf: 回転部分相当重量(kg) (= $0.05W$) (b) エアブレーキのエア補給能力が次の計算式による。 $P_0 = P_0 (V_t/V)^6 + XV_0 > 441$ (絶対圧) $V_0 = N/60 \times T \eta V_1$ P_0: 6回踏み後のエアータンク圧力(kPa) P_0: 初期圧力(784kPa) $V: V_t + V_p + V_c$ V_t: エアータンク容積(L) V_p: エア配管容積(L) V_c: エアチャージャー容積合計(L) X: タンク配管及びチャージャー容積により定まる定数 単車.....12 連結車.....5 V_0: 空気補給量(L/sec) N: 原動機最高回転時のコンプレッサ回転数(rpm)</p>		<p>。</p> <p>(c) トレーラにあっては、非常ブレーキの取付が適切であることを確認する。</p>
--	---	--	---	--	--	--	---

新旧対照表-52-

<p>T:ブレーキ踏み間隔時間 (sec)</p> <p>η:コンプレッサ効率 (0.6)</p> <p>V_1:コンプレッサ総排気量 (L)</p>	<p>T:ブレーキ踏み間隔時間 (sec)</p> <p>η:コンプレッサ効率 (0.6)</p> <p>V_1:コンプレッサ総排気量 (L)</p>
<p>別添2 (2-13 関係)</p> <p style="text-align: center;">並行輸入自動車審査要領</p> <p>第5 書面審査</p> <p>5-3-1~5-3-3 (略)</p> <p>5-3-4 車両諸元概要表</p> <p>5-3-4-1 車両諸元概要表の様式</p> <p>車両諸元概要表の様式は、次の区分毎に定める様式とする。</p> <p>なお、電気自動車等については、次の①から⑤の他、第19号様式とする</p> <p>①~⑤ (略)</p> <p>5-3-4-2 (略)</p> <p>5-3-4-3 車両諸元概要表の省略</p> <p>当該並行輸入車が「指定自動車等と類似」に区分され、届出書(その1)の「指定自動車等との相違点」欄に指定自動車等と相違する事項を車両諸元概要表に準じて記載したものを提出する場合は、車両諸元概要表(第19号様式を除く。)を省略することができる。</p> <p>5-3-5~5-3-6 (略)</p> <p>5-3-7 原動機等に関する資料</p> <p>5-3-7-1 原動機等に関する資料の審査</p> <p>(1) 原動機等に関する資料は、次の項目が確認できるものでなければならない。</p> <p>① 総排気量、最高出力及び最高出力時回転数</p> <p>② 排出ガス試験結果成績表の提出があるものは、使用燃料、変速機及び減速比</p> <p>(2) 電気自動車等に関する資料は、次の項目が確認できるものでなければならない。</p> <p>① 駆動用電動機の定格電圧</p> <p>② 駆動用電動機の定格出力及び定格回転数</p> <p>③ 駆動用電動機の最大トルク及び最大トルク時回転数</p> <p>④ 駆動用蓄電池の種類及び形式</p> <p>⑤ 規程4-25-1-1(2)の感電防止に関する図面、写真又は規程4-25-1-1(3)③に適合していることを証する書面</p> <p>⑥ 4-25-1-2(1)⑥の適用を受ける自動車については、同規定に関する図面</p> <p>⑦ 4-25-1-2(1)⑦の適用を受ける自動車については、同規定に適合していることを証する書面</p>	<p>別添2 (2-13 関係)</p> <p style="text-align: center;">並行輸入自動車審査要領</p> <p>第5 書面審査</p> <p>5-3-1~5-3-3 (略)</p> <p>5-3-4 車両諸元概要表</p> <p>5-3-4-1 車両諸元概要表の様式</p> <p>車両諸元概要表の様式は、次の区分毎に定める様式とする。</p> <p>①~⑤ (略)</p> <p>5-3-4-2 (略)</p> <p>5-3-4-3 車両諸元概要表の省略</p> <p>当該並行輸入車が「指定自動車等と類似」に区分され、届出書(その1)の「指定自動車等との相違点」欄に指定自動車等と相違する事項を車両諸元概要表に準じて記載したものを提出する場合は、車両諸元概要表を省略することができる。</p> <p>5-3-5~5-3-6 (略)</p> <p>5-3-7 原動機等に関する資料</p> <p>5-3-7-1 原動機等に関する資料の審査</p> <p>原動機等に関する資料は、次の項目が確認できるものでなければならない。</p> <p>① 総排気量、最高出力及び最高出力時回転数</p> <p>② 排出ガス試験結果成績表の提出があるものは、使用燃料、変速機及び減速比</p>

新旧対照表-53-

<p>5-3-7-2 原動機等に関する資料の省略</p> <p>次の各号のいずれかに該当する場合は、原動機等に関する資料のうち、それぞれ各号に掲げる資料を省略することができる。</p> <p>(1)、(2) (略)</p> <p>(3) 規程4-25-1の適用を受けない自動車又は適用を除外されている自動車は、5-3-7-1(2)⑤から⑦に関する資料</p> <p>5-3-11-3 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の審査</p> <p>5-3-11-3-1 加速走行騒音試験結果成績表の審査</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表は、次に掲げる公的試験機関が発行した加速走行騒音試験結果成績表の本通(試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。)と照合した写しでなければならない。</p> <p>なお、当該書面には、車両外観及び装置装着状況が確認できる写真が添付されていなければならない。</p> <p>① 財団法人日本自動車輸送技術協会 (住所) 東京都千代田区六番町6</p> <p>② 財団法人日本車両検査協会 (住所) 東京都北区豊島7-26-28</p> <p>③ 財団法人日本自動車研究所 (住所) 東京都港区芝大門1-1-30</p> <p>④ 株式会社IQR (住所) 神奈川県相模原市中央区淵野辺3-8-17-1303</p> <p>(2)~(5)略</p> <p>別表第1 (別添2の5-3-10 (技術基準への適合性を証する書面) 関係) 同等外国基準等</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>細目告示別添の技術基準又は協定規則</th> <th>技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合</th> <th>技術基準と同等とされている外国基準</th> </tr> <tr> <td>別添1~別添12 (略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)</td> <td>① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② 製作年月日が平成11年7月1日から平成23年6月17日まで次に掲げる場合 ア C O C ペーパーが提出された場合(少数生産車を除く。) イ WTA ラベルが貼付されている場合 ウ E マーク又は e マークが表示さ</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準	別添1~別添12 (略)	(略)	(略)	別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)	① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② 製作年月日が平成11年7月1日から平成23年6月17日まで次に掲げる場合 ア C O C ペーパーが提出された場合(少数生産車を除く。) イ WTA ラベルが貼付されている場合 ウ E マーク又は e マークが表示さ	(略)	<p>5-3-7-2 原動機等に関する資料の省略</p> <p>次の各号のいずれかに該当する場合は、原動機等に関する資料のうち、それぞれ各号に掲げる資料を省略することができる。</p> <p>(1)、(2) (略)</p> <p>5-3-11-3 消音器の加速走行騒音性能規制への適合性に関する書面の審査</p> <p>5-3-11-3-1 加速走行騒音試験結果成績表の審査</p> <p>(1) 加速走行騒音試験結果成績表は、「マフラー騒音規制適用車に係る消音器の基準適合性の確認等の取扱いについて」(平成22年2月5日付行内環第247号の2)記第2の1.に定める公的試験機関であって、次に掲げる試験機関が発行した加速走行騒音試験結果成績表の本通(試験を行った公的試験機関の印鑑が押印されているもの。)と照合した写しでなければならない。</p> <p>なお、当該書面には、車両外観及び装置装着状況が確認できる写真が添付されていなければならない。</p> <p>① 財団法人日本自動車輸送技術協会 (住所) 東京都千代田区六番町6</p> <p>② 財団法人日本車両検査協会 (住所) 東京都北区豊島7-26-28</p> <p>③ 財団法人日本自動車研究所 (住所) 東京都港区芝大門1-1-30</p> <p>(2)~(5)略</p> <p>別表第1 (別添2の5-3-10 (技術基準への適合性を証する書面) 関係) 同等外国基準等</p> <table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <th>細目告示別添の技術基準又は協定規則</th> <th>技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合</th> <th>技術基準と同等とされている外国基準</th> </tr> <tr> <td>別添1~別添12 (略)</td> <td>(略)</td> <td>(略)</td> </tr> <tr> <td>別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)</td> <td>① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② C O C ペーパーが提出された場合には、協定規則第78号の技術的な要件) ③ WTA ラベルが貼付されている場合 ④ E マーク又は e マークが表示されている場合 ⑤ 別表第2「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧</td> <td>(略)</td> </tr> </table>	細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準	別添1~別添12 (略)	(略)	(略)	別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)	① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② C O C ペーパーが提出された場合には、協定規則第78号の技術的な要件) ③ WTA ラベルが貼付されている場合 ④ E マーク又は e マークが表示されている場合 ⑤ 別表第2「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧	(略)
細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準																	
別添1~別添12 (略)	(略)	(略)																	
別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)	① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② 製作年月日が平成11年7月1日から平成23年6月17日まで次に掲げる場合 ア C O C ペーパーが提出された場合(少数生産車を除く。) イ WTA ラベルが貼付されている場合 ウ E マーク又は e マークが表示さ	(略)																	
細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準																	
別添1~別添12 (略)	(略)	(略)																	
別添13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第78号の技術的な要件)	① 製作年月日が平成11年6月30以前である場合 ② C O C ペーパーが提出された場合には、協定規則第78号の技術的な要件) ③ WTA ラベルが貼付されている場合 ④ E マーク又は e マークが表示されている場合 ⑤ 別表第2「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧	(略)																	

新旧対照表-54-

	れている場合 エ 別表第2「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合 オ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ 製作年月日が平成23年6月18日以降で次に掲げる場合 ア COCペーパー（車両型式の認可日が平成19年7月1日以降のものに限る）が提出された場合（少数生産車を除く。） イ Eマーク（第3改訂以降のものに限る）が表示されている場合 ウ 別表第2「二輪車の制動装置の保安基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合						表」に掲載されている場合 ⑥ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。）	
別添14～別添107(略)	(略)	(略)					別添14～別添107(略)	(略)
別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」	① 製作年月日が平成24年6月30日以前である場合 ② 細目告示別添111の3.又は4.の適用を受ける自動車にあつては、規程4-25-1-2(3)の規定による場合	二					別添111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」	① 製作年月日が平成24年6月30日以前である場合
別表第2（別添2の別表第1「別添13「二輪車の制動装置の技術基準」欄⑤関係）二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表 (1) 川崎重工工業株式会社 ① 平成23年6月17日以前に製作された自動車に適用表(略) ② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用表(新設)			別表第2（別添2の別表第1「別添13「二輪車の制動装置の技術基準」欄⑤関係）二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表 (1) 川崎重工工業株式会社 表(略)					
型式	モト名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な輸出 先	備考			

新旧対照表-55-

VNW00H	VN2000 CLASSIC	VNW00 AE	<u>JKBVNW00HHA000000</u>	欧州				
VNT70B	VN1700 VOYAGER ABS	VNT70 AE	<u>JKBVNT70ABA000000</u>	欧州				
VNT70C	VN1700 CLASSIC TOURER	VNT70 AE	<u>JKBVNT70CCA000000</u>	欧州				
VNT70D	VN1700 CLASSIC TOURER ABS	VNT70 AE	<u>JKBVNT70CDA000000</u>	欧州				
VNT70E	VN1700 CLASSIC	VNT70 AE	<u>JKBVNT70EEA000000</u>	欧州				
VNT70F	VN1700 CLASSIC ABS	VNT70 AE	<u>JKBVNT70FEA000000</u>	欧州				
VNT70K	VN1700 VOYAGER CUSTOM ABS	VNT70 AE	<u>JKBVNT70JKA000000</u>	欧州				
ZGT40C	1400 GTR ABS	ZXT40 AE	<u>JKBZGT40CCA000000</u>	欧州				
			<u>JKBZGNC1*AA000000</u>	米国				
ZXT40C	Ninja ZX-14	ZXT40 AE	<u>JKBZXNC1*BA000000</u>	米国				打刻様式の先頭から10桁目が「B」以降(B, C, D...)に適用
ZXT40D	ZZR1400 ABS	ZXT40 AE	<u>JKBZXT40CDA000000</u>	欧州				
ZRT00D	Z1000	ZRT00 DE	<u>JKAZRT00DDA000000</u>	欧州				
			<u>JKAZRCD1*AA000000</u>	米国				
ZRT00E	Z1000 ABS	ZRT00 DE	<u>JKAZRT00DEA000000</u>	欧州				
ZXT00E	Ninja ZX-10R	ZXT00 DE	<u>JKAZXT00EEA000000</u>	欧州				

新旧対照表-56-

			<u>JKAZXCE1*8A000000</u>	米国	
ZXT00F	Ninja ZX-10R	ZXT00 DE	<u>JKAZXT00FFA000000</u>	欧州	
			<u>JKAZXCF1*8A000000</u>	米国	
ZXT00G	Z1000SX	ZRT00 DE	<u>JKAZXT00GGA000000</u>	欧州	
			<u>JKAZXCG1*8A000000</u>	米国	
ZXT00H	Z1000SX ABS	ZRT00 DE	<u>JKAZXT00GHA000000</u>	欧州	
ZXT00J	Ninja ZX-10R	ZXT00 JE	<u>JKAZXT00JJA000000</u>	欧州	
			<u>JKAZXCJ1*8A000000</u>	米国	
ZXT00K	Ninja ZX-10R ABS	ZXT00 JE	<u>JKAZXT00JKA000000</u>	欧州	
			<u>JKAZXCK1*8A000000</u>	米国	
VN900B	VN900 CLASSIC	VN900 BE	<u>JKAVN900BBA000000</u>	欧州	打刻様式の下6桁が065001以降に適用
VN900C	VN900 Custom	VN900 BE	<u>JKAVN900CCA000000</u>	欧州	打刻様式の下6桁が045001以降に適用
EJ800A	W800	EJ800 AE	<u>JKBEJ800AAA000000</u>	欧州	
ZR750L	Z750	ZR750 JE	<u>JKAZR750LLA000000</u>	欧州	打刻様式の下6桁が115001以降に適用
ZR750M	Z750 ABS	ZR750 JE	<u>JKAZR750LMA000000</u>	欧州	打刻様式の下6桁が115001以降に適用

新旧対照表-57-

ZR750N	Z750R	ZR750 JE	<u>JKAZR750NNA000000</u>	欧州	
ZR750P	Z750R ABS	ZR750 JE	<u>JKAZR750NPA000000</u>	欧州	
ER650C	ER-6n	ER650 AE	<u>JKAER650CCDA000000</u>	欧州	
			<u>JKAREC1*9DA00000</u>	米国	
ER650D	ER-6n ABS	ER650 AE	<u>JKAER650CDDA000000</u>	欧州	
EX650C	ER-6f	ER650 AE	<u>JKAX650CCDA000000</u>	欧州	
			<u>JKAXEC1*9DA00000</u>	米国	
EX650D	ER-6f ABS	ER650 AE	<u>JKAX650CDDA000000</u>	欧州	
LE650A	VERSYS	ER650 AE	<u>JKALE650AAA000000</u>	欧州	
			<u>JKALEEA1*8A000000</u>	米国	
LE650B	VERSYS	ER650 AE	<u>JKALE650ABA000000</u>	欧州	
LE650C	VERSYS	ER650 AE	<u>JKALE650CCA000000</u>	欧州	
			<u>JKALE650CCDA000000</u>	欧州	
			<u>JKALEEC1*8A000000</u>	米国	
			<u>JKALEEC1*8DA00000</u>	米国	
LE650D	VERSYS ABS	ER650 AE	<u>JKALE650CDA000000</u>	欧州	
			<u>JKALE650CDDA000000</u>	欧州	
ZX600R	Ninja ZX-6R	ZX600 PE	<u>JKAZX600RRA000000</u>	欧州	
			<u>JKAZX4R1*9A000000</u>	米国	

新旧対照表-58-

(2) スズキ株式会社						(2) スズキ株式会社					
① 平成 23 年 6 月 17 日以前に製作された自動車に適用 表 (略)						表 (略)					
② 平成 23 年 6 月 18 日以降に製作された自動車に適用 表 (新設)											
型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な輸出 先	備考						
GN7FA	GSX-R600	N738	<u>JS1GN7FA*B2100001</u>	米国、カナダ							
C3	GSX-R600	N738	<u>JS1C3111200100001</u>	豪州							
GR7MA	GSX-R750	R747	<u>JS1GR7MA*B2100001</u>	米国、カナダ							
C4	GSX-R750	R747	<u>JS1C4111200100001</u>	豪州							
C5	GSXR750	R749	<u>JS1C5111200100001</u>	豪州							
C5	GSXR750A	R749	<u>JS1C5112200100001</u>	豪州							
VP56A	DL650A	P513	<u>JS1VP56A*C2100001</u>	米国、カナダ							
C7	DL650A	P513	<u>JS1C7111200100001</u>	豪州							
GX72A	GSX1300R	X704	<u>JS1GX72A*B2100001</u>	米国、カナダ	打刻様式の先頭から 10 桁目が「B」以降 (B, C, D・・・) に適用						
CK	GSX1300R	X704	<u>JS1CK111300100001</u>	豪州							
VY53A	VZR1800	Y505	<u>JS1VY53A*C2100001</u>	米国、カナダ	打刻様式の先頭から 10 桁目が「C」以降 (C, D, E・・・) に適用						
CA	VZR1800	Y506	<u>JS1CA111100100001</u>	欧州							
CA	VZR1800	Y506	<u>JS1CA111200100001</u>	欧州							
CA	VZR1800	Y507	<u>JS1CA211100100001</u>	欧州							
(3) 本田技研工業株式会社						(3) 本田技研工業株式会社					
① 平成 23 年 6 月 17 日以前に製作された自動車に適用 表 (略)						表 (略)					
② 平成 23 年 6 月 18 日以降に製作された自動車に適用 表 (新設)											

新旧対照表-59-

表 (新設)											
型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な輸出 先	備考						
PC40	CBR600RR CBR600RA	PC40E	<u>JH2PC400*AK000001</u>	US・EU	打刻様式の先頭から 10 桁目が「A」以降 (A, B, C・・・) に適用						
PF01	FJS600D	PF01E	<u>JH2PF01C*BK000001</u>	EU	打刻様式の先頭から 10 桁目が「B」以降 (B, C, D・・・) に適用						
PF01	FJS600A	PF01E	<u>JH2PF01D*BK000001</u>	EU	打刻様式の先頭から 10 桁目が「B」以降 (B, C, D・・・) に適用						
RC50	Shadow Aero VT750CS	RC50E	<u>JH2RC50C*AK000001</u>	US・EU	打刻様式の先頭から 10 桁目が「A」以降 (A, B, C・・・) に適用						
RC55	NSA700A	RC55E	<u>JH2RC55A*9K000001</u>	EU							
RC58	Shadow RS VT750S	RC58E	<u>JH2RC580*AK000001</u>	US・EU							
SC54	CB1300 CB1300S CB1300SA	SC54E	<u>JH2SC54E*AK000001</u>	EU	打刻様式の先頭から 10 桁目が「A」以降 (A, B, C・・・) に適用						

新旧対照表-60-

SC59	CBR1000RR CBR1000RA	SC59E	<u>JH2SC590*AK000001</u>	US・EU	打刻様式の先頭から10桁目が「A」以降(A, B, C・・・)に適用
SC61	Fury VT1300CX	SC61E	<u>JH2SC610*AK000001</u>	US・EU	
SC63	VFR1200F VFR1200FD	SC63E	<u>JH2SC631*AK000001</u>	US・EU	
SC66	Stateline	SC61E	<u>JH2SC660*AK000001</u>	US	
SC67	Sabre	SC61E	<u>JH2SC670*AK000001</u>	US	

(4) ヤマハ発動機株式会社
 ① 平成23年6月17日以前に製作された自動車に適用表(略)
 ② 平成23年6月18日以降に製作された自動車に適用表(新設)

型式	モデル名 (通称名)	原動機 型式	打刻様式 (太字部分は一定、 下線部は変化有り)	主な輸出 先	備考
RN16	FZ1	N513E	<u>JYARN161000000000</u>	EU/AUS	
RN17	FZ1	N514E	<u>JYARN17E000000000</u>	US/CAN	
SH05	YP400	H322E	<u>JYASH055000000000</u>	EU	
SH05	YP400	H322E	<u>JYASH057000000000</u>	AUS	
SH05	YP400	H322E	<u>JYASH058000000000</u>	EU	

(4) ヤマハ発動機株式会社
表(略)

新旧対照表-61-

SH05	YP400	H322E	<u>JYASH05A000000000</u>	AUS	
SJ06	XP500	J406E	<u>JYASJ061000000000</u>	EU	
SJ06	XP500	J406E	<u>JYASJ062000000000</u>	AUS	
SJ07	XP500	J407E	<u>JYASJ07Y000000000</u>	US/CAN	
RP21	VMAX	P623E	<u>JYARP211000000000</u>	EU/AUS	
VP29	VMAX	P625E	<u>JYAVP29E000000000</u>	US/CAN	
RN22	YZF-R1	N519E	<u>JYARN221000000000</u>	EU/AUS	
RN23	YZF-R1	N520E	<u>JYARN23E000000000</u>	US/CAN	
RN25	FZ8	N522E	<u>JYARN251000000000</u>	EU	
RN25	FZ8	N522E	<u>JYARN254000000000</u>	AUS	
RN25	FZ8	N522E	<u>JYARN255000000000</u>	EU	
RN25	FZ8	N522E	<u>JYARN257000000000</u>	AUS	
RN27	FZ8	N524E	<u>JYARN27E000000000</u>	US/CAN	
RN28	FZ8	N524E	<u>JYARN28N000000000</u>	CAN	

第1号様式～第18号様式(略)
第19号様式(5-3-4-1関係)(新設)

第1号様式～第18号様式(略)

新旧対照表-62-

車両諸元概要表（電動機関係）	
電動機種類	取付位置及び個数

別添 10 ワンマンバスの構造要件	別添 10 ワンマンバスの構造要件
<p>3.2.3. 乗降口〔乗降口の開口部の前縁が運転者席の座席（前後に調節できるものにあつては、中間位置に調整した場合における当該座席）の前縁から奥行き方向に 200mm の位置を含み車両中心面に直交する鉛直面より前方にあるものを除く。3.2.3. において同じ。〕の扉を閉じた後でなければ走行装置に動力を伝達することができない構造であること。</p> <p>ただし、上記の構造の解除装置を備えた場合にあつては、当該解除装置が運転者席において容易に操作できないものであること。</p>	<p>3.2.3. 乗降口〔乗降口の開口部の前縁が運転者席の座席（前後に調節できるものにあつては、中間位置に調整した場合における当該座席）の前縁から奥行き方向に 200mm の位置を含み車両中心面に直交する鉛直面より前方にあるものを除く。3.2.3. において同じ。〕の扉を閉じた後でなければ走行装置に動力を伝達することができない構造であること。</p> <p>ただし、上記の構造の解除装置を備えた場合にあつては、当該解除装置が運転者席において操作できないものであること。</p>

附則（平成 23 年 12 月 21 日検査法人規程 3 号）
この規程は、平成 23 年 12 月 22 日から施行する。

—自動車検査独立行政法人審査事務規程の第58次改正—

自動車検査独立行政法人（略称：自動車検査法人）は、平成24年7月1日以降に適用される座席、座席ベルト等の一部基準の改正を踏まえ、自動車検査独立行政法人審査事務規程の一部改正を行います。

主な改正の概要は、次のとおりです（詳細については別添「新旧対照表」を参照）。

1. 座席等に係る規定の明確化

座席及び座席取付装置の強度、乗車人員の保護等に関し、装置の型式指定を受けたもの等に準ずる性能を有するものとして認められるものについて規定を追加します。

（4-34-1-2(4)、4-34-11-1-2(4)）

2. 座席ベルト等に係る規定の明確化

座席ベルト及び座席ベルト取付装置の強度、乗車人員の保護等に関し、装置の型式指定を受けたもの等に準ずる性能を有するものとして認められるものについて規定を追加します。

（4-36-2(3)、(4)、4-36-10-2(3)、(4)）

3. 年少者用補助乗車装置取付装置（ISOFIX取付具）に係る規定の明確化

年少者用補助乗車装置取付装置の強度等に関し、装置の型式指定を受けたもの等に準ずる性能を有するものとして認められるものについて規定を追加します。

（4-39-2(4)）

4. 並行輸入自動車審査要領の技術基準への適合性を証する書面の省略に関する規定の改正

並行輸入自動車の技術基準への適合性を証する書面の省略等に関し、別表第1の改正を行います。

（別添2 5-3-10-1、別表第1）

新	旧
<p>4-34 座席 4-34-1 性能要件 4-34-1-1 視認等による審査 (1)～(7)略</p> <p>4-34-1-2 書面等による審査 (1) ①及び②に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)(は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>ア またがり式の座席 イ 容易に折り畳むことができる座席であって、次に掲げるもの</p> <p>(ア) 通路に設けられるもの (イ) 専ら座席の用に供する床面以外の床面(荷台を除く。)に設けられるもの</p> <p>ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席</p> <p>エ 横向きに備えられた座席 オ 後向きに備えられた座席 カ 非常口付近に備えられた座席 キ 法第47条の2の規定により自動車を点検する場合に取り外しを必要とする座席</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除き、かつ、貨物の運送の用に供する自動車にあっては、5.16.の規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p>	<p>4-34 座席 4-34-1 性能要件 4-34-1-1 視認等による審査 (1)～(7)略</p> <p>4-34-1-2 書面等による審査 (1) ①及び②に規定する自動車の座席(座席取付装置を含む。)(は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員等から受ける荷重に十分耐えるものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、次に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>ア またがり式の座席 イ 容易に折り畳むことができる座席であって、次に掲げるもの</p> <p>(ア) 通路に設けられるもの (イ) 専ら座席の用に供する床面以外の床面(荷台を除く。)に設けられるもの</p> <p>ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席</p> <p>エ 横向きに備えられた座席 オ 後向きに備えられた座席 カ 非常口付近に備えられた座席 キ 法第47条の2の規定により自動車を点検場合に取り外しを必要とする座席</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除き、かつ、貨物の運送の用に供する自動車にあっては、5.16.の規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.の規定に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p>

新旧対照表-1-1

<p>あればよい。</p> <p>ア 乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(2) ①及び②に規定する自動車の座席の後面部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、(1)の各号に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第4項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.1.、5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号第2改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。(細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは(3)②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。)及び貨物の運送の用に供する自動車(最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第17号第8改訂版5.1.4.の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件5.16.及び6.3.の規定にかかわらず、</p>	<p>あればよい。</p> <p>ア 乗車定員11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(2) ①及び②に規定する自動車の座席の後面部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」によることができる。</p> <p>ただし、(1)の各号に掲げる座席にあっては、この限りでない。(保安基準第22条第4項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。)の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.及び6.(5.4.から5.8.まで、5.11.から5.14.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。)に限る。)に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 次に掲げる専ら乗用の用に供する自動車の座席(運転者席を除く。)及び当該座席の取付装置にあっては、協定規則第80号改訂補足第1改訂補足第3改訂版の技術的な要件(規則5.、6.及び7.に限る。)に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定規則第17号第8改訂版の技術的な要件(規則5.2.及び6.に限る。)に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車(高速道路等において運行しないものを除く。)</p> <p>イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。(細目告示第106条第7項関係)</p> <p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第75条の2第1項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p>
--	---

新旧対照表-2-1

<p>「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定期則第17号第8改訂版5.1.4.の規定、協定期則第80号第2改訂版付録1（1.2.に限る。）及び付録5（1.3.3.に限る。）の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。） イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置（4-34-1-1-2（1）①の自動車に限る）</p>	<p>「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定期則第17号第8改訂版5.1.4.の規定、協定期則第80号第2改訂版付録1（1.2.に限る。）及び付録5（1.3.3.に限る。）の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>ア 乗車定員が11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。） イ 乗車定員10人の自動車</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第207号に適合する装置（4-34-1-1-2（1）①の自動車に限る）</p>
<p>4-34-11 従前規定の適用⑦ 平成24年7月21日（貨物の運送の用に供する自動車にあっては平成28年7月21日（平成26年7月22日以降に法第75条第1項の規定によりその型式について指定を受けた自動車を除く。））以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第19条第5項及び第6項関係）</p> <p>4-34-11-1 性能要件 4-34-11-1-1 視認等による審査 (1) ～ (7) 略</p> <p>4-34-11-1-2 書面等による審査 (1) ①及び②に規定する座席は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」にすることができる。</p> <p>ただし、③に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.及び6.（5.3.から5.7.まで、5.10.から5.13.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行</p>	<p>4-34-11 従前規定の適用⑦ 平成24年7月21日（貨物の運送の用に供する自動車にあっては平成28年7月21日（平成26年7月22日以降に法第75条第1項の規定によりその型式について指定を受けた自動車を除く。））以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第19条第5項及び第6項関係）</p> <p>4-34-11-1 性能要件 4-34-11-1-1 視認等による審査 (1) ～ (7) 略</p> <p>4-34-11-1-2 書面等による審査 (1) ①及び②に規定する座席は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」にすることができる。</p> <p>ただし、③に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第22条第3項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度20km/h未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.及び6.（5.3.から5.7.まで、5.10.から5.13.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行</p>

新旧対照表-3-

<p>しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第80号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.1.及び6.の規定に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>③ 適用を除外する座席 ア またがり式の座席 イ 容易に折り畳むことができる座席で通路、荷台その他専ら座席の用に供する床面以外の床面に設けられるもの ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席 エ 横向きに備えられた座席 オ 後向きに備えられた座席 カ 非常口付近に備えられた座席 キ 法第47条の2の規定により自動車を点検する場合に取り外しを必要とする座席</p> <p>(2) ①及び②に規定する座席の後部部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」にすることができる。</p> <p>ただし、(1)③に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第22条第4項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.及び6.（5.3.から5.7.まで、5.10.から5.13.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第80号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.1.及び6.に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。（細目告示第106条第7項関係）</p>	<p>しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第80号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.1.及び6.の規定に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>③ 適用を除外する座席 ア またがり式の座席 イ 容易に折り畳むことができる座席で通路、荷台その他専ら座席の用に供する床面以外の床面に設けられるもの ウ かじ取ハンドルの回転角度がかじ取車輪の回転角度の7倍未満である三輪自動車の運転者席の側方に設けられる一人用の座席 エ 横向きに備えられた座席 オ 後向きに備えられた座席 カ 非常口付近に備えられた座席 キ 法第47条の2の規定により自動車を点検する場合に取り外しを必要とする座席</p> <p>(2) ①及び②に規定する座席の後部部分は、衝突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部等を保護するものとして、構造等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、①及び②に掲げる基準にそれぞれ適合するものでなければならない。この場合において、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件の規定については、当分の間、細目告示別添30「座席及び座席取付装置の技術基準」にすることができる。</p> <p>ただし、(1)③に掲げる座席にあっては、この限りでない。（保安基準第22条第4項関係、細目告示第28条第6項関係、細目告示第106条第7項関係）</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（乗車定員が10人以上の自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車及び最高速度20km/h未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.及び6.（5.3.から5.7.まで、5.10.から5.13.まで、6.4.3.4.、6.4.3.5.及び6.5.から6.6.3.までの規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合するものであること。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員11人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員10人の自動車の座席及び当該座席の取付装置にあっては、協定期則第80号改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.、6.及び7.に限る。）に定める基準に適合するものであること。ただし、車両総重量5t以下の自動車の座席にあっては、協定期則第17号第7改訂版補足第3改訂版の技術的な要件（規則5.1.及び6.に限る。）に定める基準に適合するものであればよい。</p> <p>(3) 次に掲げる座席及び座席取付装置であって、その強度を損なうおそれのある損傷のないもの及び乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、(1)及び(2)の基準に適合するものとする。（細目告示第106条第7項関係）</p>
---	---

新旧対照表-4-

<p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは (3) ②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第 17 号第 7 改訂版補足第 3 改訂版 5.1.4. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件 5.16 及び 6.3. の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成 14 年 8 月 30 日付国自技第 180 号、国自審第 631 号、国自整第 100 号）による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添 22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第 17 号第 7 改訂版補足第 3 改訂版 5.1.4. の規定、協定規則第 80 号改訂版補足第 3 改訂版付録 1（1.2. に限る。）及び付録 5（1.3.3. に限る。）の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第 207 号に適合する装置（4-34-11-1-2 (1)①の自動車に限る）</p> <p>4-36 座席ベルト等 4-36-1 装備要件 (1)～(5)略</p> <p>4-36-2 性能要件（書面等による審査） (1) 4-36-1 に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第 14 号第 7 改訂版補足第 2 改訂版の技術的な要件（規則 5.、6. 及び 7. に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 3 第 2 項関係、細目告示第 30 条第 2 項関係、細目告示第 108 条第 4 項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、か</p>	<p>① 指定自動車等に備えられている座席及び座席取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席及び座席取付装置</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく型式の指定を受けた座席及び座席取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは (3) ②に定める「これに準ずる性能を有する座席及び座席取付装置」とする。</p> <p>① 専ら乗用の用に供する自動車（二輪自動車、側車付二輪自動車、最高速度 20km/h 未満の自動車及び②の自動車を除く。）及び貨物の運送の用に供する自動車（最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。）の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第 17 号第 7 改訂版補足第 3 改訂版 5.1.4. の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの、同要件 5.16 及び 6.3. の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成 14 年 8 月 30 日付国自技第 180 号、国自審第 631 号、国自整第 100 号）による改正前の「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」別添 22「座席及び座席取付装置の技術基準」に適合するもの。</p> <p>② 専ら乗用の用に供する乗車定員 11 人以上の自動車（高速道路等において運行しないものを除く。）及び専ら乗用の用に供する乗車定員 10 人の自動車の座席及び当該座席の取付装置であって、協定規則第 17 号第 7 改訂版補足第 3 改訂版 5.1.4. の規定、協定規則第 80 号改訂版補足第 3 改訂版付録 1（1.2. に限る。）及び付録 5（1.3.3. に限る。）の規定にかかわらず、座席後部の内部構造物が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、手で触った際に乗員の傷害の危険が増すような鋭利な突起等がないもの。</p> <p>③ 米国連邦自動車安全基準第 207 号に適合する装置（4-34-11-1-2 (1)①の自動車に限る）</p> <p>4-36 座席ベルト等 4-36-1 装備要件 (1)～(5)略</p> <p>4-36-2 性能要件（書面等による審査） (1) 4-36-1 に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第 14 号第 7 改訂版補足第 2 改訂版の技術的な要件（規則 5.、6. 及び 7. に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 3 第 2 項関係、細目告示第 30 条第 2 項関係、細目告示第 108 条第 4 項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、か</p>
---	---

新旧対照表-5

<p>つ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置</p> <p>(2) 4-36-1 に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則 6.、7. 及び 8.1. から 8.3.5. までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 3 第 3 項関係、細目告示第 30 条第 3 項関係、細目告示第 108 条第 5 項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト ② 協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則 6.、7. 及び 8.1. から 8.3.5. までに限る。）に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p> <p>(3) 次に掲げるものは (1) ②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置」とする。</p> <p>① 協定規則第 14 号第 7 改訂版補足第 2 改訂版の技術的な要件「規則 5.、6. 及び 7.（5.2.3.3.、5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。」に定める基準に適合する装置</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第 210 号に適合する装置</p> <p>(4) 次に掲げるものは (2) ②に定める「基準に準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則 8.1. から 8.3.4.（8.2.2.5 を除く。）までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>① 協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版 6. 及び 7. の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成 14 年 8 月 30 日付国自技第 180 号、国自審第 631 号、国自整第 100 号）による改正前の別添 25「座席ベルトの技術基準」又は平成 18 年国土交通省告示第 978 号による改正前の細目告示別添 32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの</p> <p>② 米国連邦自動車安全基準第 209 号に適合するもの</p> <p>③ 協定規則第 16 号に適合する座席ベルトに表示される特別な表示があるもの</p> <p>④ 以下すべての要件に適合するもの</p> <p>ア JIS D 4604「自動車用シートベルト」に定める規格に適合したものであること。</p> <p>イ 当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少ない構造のものであること。</p> <p>ウ 第二種座席ベルトにあつては、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合</p>	<p>つ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置</p> <p>② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置</p> <p>(2) 4-36-1 に規定する座席ベルトは、当該自動車が衝突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性能等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則 6.、7. 及び 8.1. から 8.3.5. までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第 22 条の 3 第 3 項関係、細目告示第 30 条第 3 項関係、細目告示第 108 条第 5 項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト ② 協定規則第 16 号第 6 改訂版補足改訂版の技術的な要件（規則 6.、7. 及び 8.1. から 8.3.5. までに限る。）に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p>
--	--

新旧対照表-6

<p>において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。</p> <p>エ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。</p> <p>オ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。</p> <p>カ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p> <p>4-36-10 従前規定の適用⑥ 平成24年7月21日〔貨物の運送の用に供する自動車にあっては平成28年7月21日（平成26年7月22日以降に法第75条第1項の規定によりその型式について指定を受けた自動車を除く。）以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第20条第11項及び第12項関係）</p> <p>4-36-10-1 装備要件 (1)～(5)略</p> <p>4-36-10-2 性能要件（書面等による審査） (1) 4-36-10-1に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第6改訂補足第4改訂版の技術的な要件（規則5、6、及び7。に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第2項関係、細目告示第30条第2項関係、細目告示第108条第4項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置 ② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置 (2) 4-36-10-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第5改訂補足改訂版の技術的な要件（規則6、7、及び8.1.から8.3.5.までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22</p>	<p>において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。</p> <p>エ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。</p> <p>オ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。</p> <p>カ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p> <p>4-36-10 従前規定の適用⑥ 平成24年7月21日〔貨物の運送の用に供する自動車にあっては平成28年7月21日（平成26年7月22日以降に法第75条第1項の規定によりその型式について指定を受けた自動車を除く。）以前に製作された自動車については、次の基準に適合するものであればよい。（適用関係告示第20条第11項及び第12項関係）</p> <p>4-36-10-1 装備要件 (1)～(5)略</p> <p>4-36-10-2 性能要件（書面等による審査） (1) 4-36-10-1に規定する座席ベルトの取付装置は、座席ベルトから受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる座席ベルトが有効に作用し、かつ、乗降の支障とならないものとして強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査した場合に、協定規則第14号第6改訂補足第4改訂版の技術的な要件（規則5、6、及び7。に限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトの取付装置であって損傷のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22条の3第2項関係、細目告示第30条第2項関係、細目告示第108条第4項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトの取付装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルトの取付装置 ② 法第75条の2第1項の規定に基づく装置の指定を受けた座席ベルトの取付装置又はこれに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置 (2) 4-36-10-1に規定する座席ベルトは、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれが少なく、かつ、容易に操作等を行うことができるものとして構造、操作性等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第16号第5改訂補足改訂版の技術的な要件（規則6、7、及び8.1.から8.3.5.までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 この場合において、次に掲げる座席ベルトであって装着者に傷害を与えるおそれのある損傷、擦過痕等のないものは、この基準に適合するものとする。（保安基準第22</p>
--	--

新旧対照表-7

<p>条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト ② 協定規則第16号第4改訂補足第16改訂版の技術的な要件（規則6、7、及び8.1.に限る。）に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト (3) 次に掲げるものは、(1)②に定める「これに準ずる性能を有する座席ベルトの取付装置」とする。 ① 協定規則第14号第6改訂補足第4改訂版の技術的な要件（規則5、6、及び7.（5.2.3.3、5.2.3.4.の規定を除く。）に限る。）に定める基準に適合する装置 ② 米国連邦自動車安全基準第210号に適合する装置 (4) 次に掲げるものは、(2)②に定める「準ずる性能を有する座席ベルト」とする。この場合において、協定規則第16号第6改訂補足改訂版の技術的な要件（規則8.1.から8.3.4.（8.2.2.5を除く。）までに限る。）に定める基準に適合するものでなければならない。 ① 協定規則第16号第5改訂補足改訂版6、及び7.の規定にかかわらず、「道路運送車両の保安基準に係る技術基準について（依命通達）」の一部改正について（平成14年8月30日付国自技第180号、国自審第631号、国自整第100号）による改正前の別添25「座席ベルトの技術基準」又は平成18年国土交通省告示第978号による改正前の細目告示別添32「座席ベルトの技術基準」に適合するもの。 ② 米国連邦自動車安全基準第209号に適合するもの ③ 協定規則第16号に適合する座席ベルトに表示される特別な表示があるもの。 ④ 以下すべての要件に適合するもの ア IIS D 4604「自動車用シートベルト」に定める規格に適合したものであること。 イ 当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者に傷害を与えるおそれの少ない構造のものであること。 ウ 第二種座席ベルトにあっては、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が、座席の前方に移動しないようにすることができ、かつ、上半身を過度に前傾しないようにすることができるものであること。 エ 第一種座席ベルトにあっては、当該自動車が発突等による衝撃を受けた場合において、当該座席ベルトを装着した者が座席の前方に移動しないようにすることができるものであること。 オ 容易に、着脱することができ、かつ、長さを調整することができるものであること。 カ 第二種座席ベルト及び運転者席に備える第一種座席ベルトにあっては、通常の運行において当該座席ベルトを装着した者がその腰部及び上半身を容易に動かし得る構造のものであること。</p> <p>4-38 頭部後傾抑止装置等 4-38-1 装備要件 自動車（車両総重量が3.5tを超える自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて</p>	<p>条の3第3項関係、細目告示第30条第3項関係、細目告示第108条第5項関係） ① 指定自動車等に備えられている座席ベルトと同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた座席ベルト ② 協定規則第16号第4改訂補足第16改訂版の技術的な要件（規則6、7、及び8.1.に限る。）に定める基準に適合する座席ベルトに準ずる性能を有する座席ベルト</p> <p>4-38 頭部後傾抑止装置等 4-38-1 装備要件 自動車（車両総重量が3.5tを超える自動車（専ら乗用の用に供する自動車であつて</p>
---	---

新旧対照表-8

<p>乗車定員 10 人以下のものを除く。)、二輪自動車、側車付二輪自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。の座席(4-34-11-1-2 (1)③アからエまでに掲げる座席及び自動車の側面に隣接しない座席を除く。)のうち運転者席及びこれと並列の座席には、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部の過度の後傾を有効に抑止し、かつ、乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれの少ないものとして、構造等に関し、4-38-2 の基準に適合する頭部後傾抑止装置を備えなければならない。</p> <p>ただし、当該座席自体が当該装置と同等の性能を有するものであるときは、この限りでない。(保安基準第 22 条の 4 関係)</p> <p>4-38-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>頭部後傾抑止装置は、追突等による衝撃を受けた場合における当該座席の乗車人員の頭部の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添 3「頭部後傾抑止装置の技術基準」に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる頭部後傾抑止装置であって、乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第 31 条関係、細目告示第 109 条関係)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 指定自動車等に備えられた頭部後傾抑止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた頭部後傾抑止装置 ② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた頭部後傾抑止装置 ③ J I S D 4606「自動車乗車用ヘッドレストレイント」又はこれと同程度以上の規格に適合した頭部後傾抑止装置であって、的確に備えられたもの ④ 米国連邦自動車安全基準第 202a 号に適合する装置 <p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装置要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員 10 人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。))には、年少者用補助乗車装置取付具(回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた 2 個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX 取付装置)及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置(ISOFIX トップテザー取付装置)をいう。以下同じ。)を 2 個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号)第 2 条第 1 号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下 4-39 及び 5-39 において同じ。)が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。(保安基準第 22 条の 5 第 1 項関係)</p> <p>4-39-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支</p>	<p>乗車定員 10 人以下のものを除く。)、二輪自動車、側車付二輪自動車、大型特殊自動車、農耕作業用小型特殊自動車及び最高速度 20km/h 未満の自動車を除く。の座席(4-34-11-1-2 (1)③アからエまでに掲げる座席及び自動車の側面に隣接しない座席を除く。)のうち運転者席及びこれと並列の座席には、他の自動車の追突等による衝撃を受けた場合において、乗車人員の頭部の過度の後傾を有効に抑止し、かつ、乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれの少ないものとして、構造等に関し、4-38-2 の基準に適合する頭部後傾抑止装置を備えなければならない。</p> <p>ただし、当該座席自体が当該装置と同等の性能を有するものであるときは、この限りでない。(保安基準第 22 条の 4 関係)</p> <p>4-38-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>頭部後傾抑止装置は、追突等による衝撃を受けた場合における当該座席の乗車人員の頭部の保護に係る性能に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、細目告示別添 3「頭部後傾抑止装置の技術基準」に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げる頭部後傾抑止装置であって、乗車人員の頭部等に傷害を与えるおそれのある損傷のないものは、この基準に適合するものとする。(細目告示第 31 条関係、細目告示第 109 条関係)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 指定自動車等に備えられた頭部後傾抑止装置と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた頭部後傾抑止装置 ② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた頭部後傾抑止装置 ③ J I S D 4606「自動車乗車用ヘッドレストレイント」又はこれと同程度以上の規格に適合した頭部後傾抑止装置であって、的確に備えられたもの <p>4-39 年少者用補助乗車装置等</p> <p>4-39-1 装置要件</p> <p>専ら乗用の用に供する自動車(乗車定員 10 人以上の自動車、運転者席及びこれと並列の座席以外の座席を有しない自動車、二輪自動車、側車付二輪自動車、三輪自動車、カタピラ及びそりを有する軽自動車並びに被牽引自動車を除く。))には、年少者用補助乗車装置取付具(回転防止装置及び車両又は座席構造部から延びた 2 個の取付部で構成される取付装置(ISOFIX 取付装置)及び年少者用補助乗車装置の上部に備える取付具を取り付けるために設計された自動車に備える取付装置(ISOFIX トップテザー取付装置)をいう。以下同じ。)を 2 個以上備えなければならない。ただし、高齢者、障害者等(高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成 18 年法律第 91 号)第 2 条第 1 号に規定する高齢者、障害者等をいう。以下 4-39 及び 5-39 において同じ。)が移動のための車いすその他の用具を使用したまま車両に乗り込むことが可能な自動車及び運転者席より後方に備えられた座席が回転することにより高齢者、障害者等が円滑に車内に乗り込むことが可能な自動車にあっては、この限りではない。(保安基準第 22 条の 5 第 1 項関係)</p> <p>4-39-2 性能要件(書面等による審査)</p> <p>(1) 年少者用補助乗車装置取付具は、年少者用補助乗車装置から受ける荷重等に十分耐え、かつ、取り付けられる年少者用補助乗車装置が有効に作用し、かつ、乗降の支</p>
---	---

新旧対照表-9-1

<p>障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第 14 号第 7 改訂版の技術的な要件(規則 5.、6. 及び 7. に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとし、4-39-1 ただし書の自動車に年少者用補助乗車装置を備えた場合については、協定規則第 14 号第 7 改訂版の規則 5.3.8. の規定を適用しない。(保安基準第 22 条の 5 第 2 項関係、細目告示第 32 条第 1 項関係、細目告示第 110 条第 1 項関係)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 指定自動車等に備えられている年少者用補助乗車装置取付具と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた年少者用補助乗車装置取付具 ② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた年少者用補助乗車装置取付具又はこれに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具 <p>(2)~(3)略</p> <p>(4) 次に掲げるものは(1)②に定める「これに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具」とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 協定規則第 14 号第 7 改訂版の技術的な要件(規則 5.、6. 及び 7. (5.2.3.3. 及び 5.2.3.4. の規定を除く。))に定める基準に適合する年少者用補助乗車装置取付具 ② 米国連邦自動車安全基準第 225 号に適合する装置 <p>4-42 乗降口</p> <p>4-42-1 装置要件</p> <p>(略)</p> <p>4-42-2 性能要件</p> <p>4-42-2-1 視認等による審査</p> <p>(略)</p> <p>4-42-2-2 書面等による審査</p> <p>(1)~(2)略</p> <p>(3) 次に掲げるものは、(2)②に定める「これに準ずる性能を有するもの」とする。</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 米国連邦自動車安全基準第 206 号に適合する装置 <p>4-42-3~4-42-11-2 (略)</p> <p>4-42-12 従前規定の適用⑧</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-1 装置要件</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-2 性能要件</p> <p>4-42-12-2-1 視認等による審査</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-2-2 書面等による審査</p>	<p>障とならないものとして、強度、取付位置等に関し、書面その他適切な方法により審査したときに、協定規則第 14 号第 7 改訂版の技術的な要件(規則 5.、6. 及び 7. に限る。)に定める基準に適合するものでなければならない。</p> <p>この場合において、次に掲げるものであって損傷のないものは、この基準に適合するものとし、4-39-1 ただし書の自動車に年少者用補助乗車装置を備えた場合については、協定規則第 14 号第 7 改訂版の規則 5.3.8. の規定を適用しない。(保安基準第 22 条の 5 第 2 項関係、細目告示第 32 条第 1 項関係、細目告示第 110 条第 1 項関係)</p> <ol style="list-style-type: none"> ① 指定自動車等に備えられている年少者用補助乗車装置取付具と同一の構造を有し、かつ、同一の位置に備えられた年少者用補助乗車装置取付具 ② 法第 75 条の 2 第 1 項の規定に基づく装置の指定を受けた年少者用補助乗車装置取付具又はこれに準ずる性能を有する年少者用補助乗車装置取付具 <p>(2)~(3)略</p> <p>4-42 乗降口</p> <p>4-42-1 装置要件</p> <p>(略)</p> <p>4-42-2 性能要件</p> <p>4-42-2-1 視認等による審査</p> <p>(略)</p> <p>4-42-2-2 書面等による審査</p> <p>(1)~(2)略</p> <p>4-42-3~4-42-11-2 (略)</p> <p>4-42-12 従前規定の適用⑧</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-1 装置要件</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-2 性能要件</p> <p>4-42-12-2-1 視認等による審査</p> <p>(略)</p> <p>4-42-12-2-2 書面等による審査</p>
---	--

新旧対照表-10-1

<p>(1)～(2) (略)</p> <p>(3) 次に掲げるものは、(2)②に定める「これに準ずる性能を有するもの」とする。</p> <p>① 米国連邦自動車安全基準第 206 号に適合する装置</p> <p>別添 2 (2-13 関係)</p> <p>並行輸入自動車審査要領</p> <p>目次</p> <p>第 1 目的</p> <p>第 2 届出書等</p> <p>第 3 届出書等の受理等</p> <p>第 4 書面審査の審査期間等</p> <p>第 5 書面審査</p> <p>第 6 書面審査の決裁</p> <p>第 7 現車審査</p> <p>第 8 届出書等の保存期間</p> <p>第 1～第 4 (略)</p> <p>第 5 書面審査</p> <p>5-1～5-3-9-1 (略)</p> <p>5-3-10 技術基準への適合性を証する書面</p> <p>5-3-10-1 適用される技術基準</p> <p>技術基準への適合性を証する書面は、次に掲げる技術基準のうち、当該並行輸入自動車に適用されるものへの適合性を証するものでなければならない。</p> <p>① 細目告示別添 1 「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」</p> <p>② 細目告示別添 6 「衝撃吸収式かじ取装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 12 号の技術的な要件)</p> <p>③ 細目告示別添 9 「イモビライザの技術基準」</p> <p>④ 細目告示別添 10 「トラック及びバスの制動装置の技術基準」</p> <p>⑤ 細目告示別添 11 「アンチロックブレーキシステムの技術基準」</p> <p>⑥ 細目告示別添 12 「乗用車の制動装置の技術基準」</p> <p>⑦ 細目告示別添 13 「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 78 号の技術的な要件)</p> <p>⑧ 細目告示別添 14 「制動液漏れ警報装置の技術基準」</p> <p>⑨ 細目告示別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」</p>	<p>(1)～(2) (略)</p> <p>別添 2 (2-13 関係)</p> <p>並行輸入自動車審査要領</p> <p>目次</p> <p>第 1 目的</p> <p>第 2 届出書等</p> <p>第 3 届出書等の受理等</p> <p>第 4 書面審査の審査期間等</p> <p>第 5 書面審査</p> <p>第 6 書面審査の決裁</p> <p>第 7 現車審査</p> <p>第 8 届出書等の保存期間</p> <p>第 1～第 4 (略)</p> <p>第 5 書面審査</p> <p>5-1～5-3-9-1 (略)</p> <p>5-3-10 技術基準への適合性を証する書面</p> <p>5-3-10-1 適用される技術基準</p> <p>技術基準への適合性を証する書面は、次に掲げる技術基準のうち、当該並行輸入自動車に適用されるものへの適合性を証するものでなければならない。</p> <p>① 細目告示別添 1 「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」</p> <p>② 細目告示別添 6 「衝撃吸収式かじ取装置の技術基準」</p> <p>③ 細目告示別添 9 「イモビライザの技術基準」</p> <p>④ 細目告示別添 10 「トラック及びバスの制動装置の技術基準」</p> <p>⑤ 細目告示別添 11 「アンチロックブレーキシステムの技術基準」</p> <p>⑥ 細目告示別添 12 「乗用車の制動装置の技術基準」</p> <p>⑦ 細目告示別添 13 「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 78 号の技術的な要件)</p> <p>⑧ 細目告示別添 14 「制動液漏れ警報装置の技術基準」</p> <p>⑨ 細目告示別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」</p>
--	---

新旧対照表-11-

<p>⑩ 細目告示別添 16 「乗用車用プラスチック製燃料タンクの技術基準」</p> <p>⑪ 細目告示別添 17 「衝突時における燃料漏れ防止の技術基準」</p> <p>⑫ 細目告示別添 23 「前面衝突時の乗員保護の技術基準」</p> <p>⑬ 細目告示別添 24 「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 95 号の技術的な要件)</p> <p>⑭ 細目告示別添 25 「突入防止装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 58 号の技術的な要件)</p> <p>⑮ 細目告示別添 27 「内装材料の難燃性の技術基準」</p> <p>⑯ 細目告示別添 28 「インストルメントパネルの衝撃吸収の技術基準」</p> <p>⑰ 細目告示別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 17 号及び協定規則第 80 号の技術的な要件)</p> <p>⑱ 細目告示別添 31 「座席ベルト取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 14 号の技術的な要件)</p> <p>⑲ 細目告示別添 32 「座席ベルトの技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 16 号の技術的な要件)</p> <p>㉑ 細目告示別添 34 「頭部後傾抑止装置の技術基準」</p> <p>㉒ 細目告示別添 35 「年少者用補助乗車装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 44 号)</p> <p>㉓ 細目告示別添 36 「とびらの開放防止の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 11 号の技術的な要件)</p> <p>㉔ 細目告示別添 37 「窓ガラスの技術基準」</p> <p>㉕ 細目告示別添 78 「盗難発生警報装置の技術基準」</p> <p>㉖ 細目告示別添 80 「車室内後写鏡の衝撃緩和の技術基準」</p> <p>㉗ 細目告示別添 87 「サンバイザの衝撃吸収の技術基準」</p> <p>㉘ 細目告示別添 91 「連節バスの構造要件」</p> <p>㉙ 細目告示別添 92 「2 階建バスの構造要件」</p> <p>㉚ 細目告示別添 93 「連結車両の制動動作おくれ防止の技術基準」</p> <p>㉛ 細目告示別添 99 「歩行者頭部保護の技術基準」</p> <p>㉜ 細目告示別添 100 「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」</p> <p>㉝ 細目告示別添 101 「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基</p>	<p>⑩ 細目告示別添 16 「乗用車用プラスチック製燃料タンクの技術基準」</p> <p>⑪ 細目告示別添 17 「衝突時における燃料漏れ防止の技術基準」</p> <p>⑫ 細目告示別添 23 「前面衝突時の乗員保護の技術基準」</p> <p>⑬ 細目告示別添 24 「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」</p> <p>⑭ 細目告示別添 25 「突入防止装置の技術基準」</p> <p>⑮ 細目告示別添 27 「内装材料の難燃性の技術基準」</p> <p>⑯ 細目告示別添 28 「インストルメントパネルの衝撃吸収の技術基準」</p> <p>⑰ 細目告示別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 17 号及び協定規則第 80 号の技術的な要件)</p> <p>⑱ 細目告示別添 31 「座席ベルト取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 14 号の技術的な要件)</p> <p>⑲ 細目告示別添 32 「座席ベルトの技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 16 号の技術的な要件)</p> <p>㉑ 細目告示別添 34 「頭部後傾抑止装置の技術基準」</p> <p>㉒ 細目告示別添 35 「年少者用補助乗車装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 44 号及び協定規則第 14 号の技術的な要件)</p> <p>㉓ 細目告示別添 36 「とびらの開放防止の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 11 号の技術的な要件)</p> <p>㉔ 細目告示別添 37 「窓ガラスの技術基準」</p> <p>㉕ 細目告示別添 78 「盗難発生警報装置の技術基準」</p> <p>㉖ 細目告示別添 80 「車室内後写鏡の衝撃緩和の技術基準」</p> <p>㉗ 細目告示別添 87 「サンバイザの衝撃吸収の技術基準」</p> <p>㉘ 細目告示別添 91 「連節バスの構造要件」</p> <p>㉙ 細目告示別添 92 「2 階建バスの構造要件」</p> <p>㉚ 細目告示別添 93 「連結車両の制動動作おくれ防止の技術基準」</p> <p>㉛ 細目告示別添 99 「歩行者頭部保護の技術基準」</p> <p>㉜ 細目告示別添 100 「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」</p> <p>㉝ 細目告示別添 101 「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基</p>
---	--

新旧対照表-12-

<p>準」</p> <p>㉓ 細目告示別添 104「オフセット衝突時の乗員保護の技術基準」（協定規則を適用する場合には、協定規則第 94 号の技術的な要件）</p> <p>㉔ 規程別添 10「ワンマンバスの構造要件」</p> <p>㉕ 協定規則第 123 号の技術的な要件（配光可変型前照灯）</p> <p>㉖ 細目告示別添 107「前部潜り込み防止装置の技術基準」</p> <p>㉗ 細目告示別添 111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</p> <p>㉘ 協定規則第 14 号の技術的な要件（年少者用補助乗車装置取付具に係る基準に限る）</p> <p>5-3-10-2~8-5（略）</p> <p>別表第 1 （別表第 1（新）として添付します）</p> <p><u>附 則（平成 24 年 6 月 14 日検査法人規程第 1 号）</u> <u>この規程は、平成 24 年 7 月 1 日から施行する。</u></p>	<p>準」</p> <p>㉓ 細目告示別添 104「オフセット衝突時の乗員保護の技術基準」（協定規則を適用する場合には、協定規則第 94 号の技術的な要件）</p> <p>㉔ 規程別添 10「ワンマンバスの構造要件」</p> <p>㉕ 協定規則第 123 号の技術的な要件（配光可変型前照灯）</p> <p>㉖ 細目告示別添 107「前部潜り込み防止装置の技術基準」</p> <p>㉗ 細目告示別添 111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</p> <p>5-3-10-2~8-5（略）</p> <p>別表第 1 （別表第 1（旧）として添付します）</p>
--	---

別表第 1 (別添 2 の 5 - 3 - 10 (技術基準への適合性を証する書面) 関係)

同等外国基準等

細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準
別添 1 「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」	装着要領書に基づき設定速度を表示するディスプレイが適正に作動し、又は、装着要領書に基づき速度抑制装置を装着したことを示すラベルが適正に貼付され、かつ、規程 4 - 10 - 2 (2)②に規定する標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面に表示されている場合	—————
別添 6 「衝撃吸収式かじ取り装置の技術基準」	① 製作年月日が昭和 48 年 9 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M ₁ 又はN ₁ のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVTa プレート (M ₁ 又はN ₁ のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg (10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUSのものに限る。)が貼付されている場合 ⑥ かじ取ハンドル軸の中心線と当該中心線を通り車両中心線に平行な直線とのなす角度が 35° を超える構造の場合 ⑦ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑧ 構造図等により衝撃吸収式であることが確認できる場合	ECE 規則 No, 12 FMVSS No, 203 CMVSS No, 203
別添 9 「イモビライザの技術基準」	① 製作年月日が平成 18 年 6 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M ₁ 又はN ₁ のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVTa プレート (M ₁ 又はN ₁ のもの車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マーク又は e マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ 視認等によりイモビライザが備えられていないと認められる場合	ECE 規則 No, 97 EC 指令 74/61 又は 95/56

<p>別添 10 「トラック及びバスの制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成11年6月30日(車両総重量が3.5tを超える自動車にあっては、平成12年6月30日)以前である場合 ② COCペーパー (M₂、M₃、N₁、N₂又はN₃のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ③ WTAプレート (M₂、M₃、N₁、N₂又はN₃のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ④ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合(少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE規則 No.13 EC指令 71/320、91/422、98/12 又は2002/78</p>
<p>(1) 同技術基準に規定された試験のうち、駐車制動装置静的性能試験</p>	<p>① ブレーキテストのローラ回転方向に対する車両の方向が正方向及び逆方向の双方について、ブレーキテストを用いて測定した制動力が次の事項を満足する場合 $F \geq 0.18 W$ ただし、 W：車両総重量 (kg) F：駐車制動装置の制動力の総和 (kg) なお、Fを計測する場合の自動車の状態は、検査時車両状態から積車状態に至る範囲のいずれかの状態とする。</p>	<p>—————</p>
<p>(2) 同技術基準に規定された試験のうち、駐車制動装置動的性能試験</p>	<p>① $W/w \leq 1.41$ である場合 $(W+W') \times 900$ ② $\frac{254 \times F}{W+w} + 0.833 \leq 27.63$ である場合 ただし、 W：車両総重量 (kg) w：検査時車両重量 (kg) W'：回転部分相当重量 (kg) 普通トラック W' = 0.07W バス・小型トラック W' = 0.05W F：検査時車両状態でブレーキテストを用い測定した駐車制動装置の制動力の総和 (kg)</p>	<p>—————</p>
<p>(3) 同技術基準に規定された試験のうち、常温時制動試験(非積車状態)及び常温時高速制動試験(非積車状態)</p>	<p>① $(W-w)/w \times 100 \leq 15.0$ である場合 ただし、 W：車両総重量 (kg)、w：検査時車両重量 (kg)</p>	<p>—————</p>
<p>(4) 同技術基準(車両総重量3.5トン以下の自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。)に規定された試験のうち次の①から⑭に規定された試験 ①常温時制動試験(非積車状態) ②常温時制動試験(積車状態) ③常温時高速制動試験(非積車状態) ④常温時高速制動試験(積車状態) ⑤フェード試験 ⑥車輪ロック確認試験 ⑦原動機停止時制動試験 ⑧制動液漏れ故障時制動試験及び制動液漏れ警報装置の作動試験 ⑨エネルギー故障時制動試験及びエネルギー故障警報装置の作動試験 ⑩可変式制動力配分装置故障時制動</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 3500kg(7716lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合</p>	<p>FMVSS No,135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。) CMVSS No,135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。)</p>

<p>試験 ①ABS 故障警報装置の作動確認試験 ②駐車制動装置静的性能試験</p>		
<p>(5) 同技術基準（車両総重量 3.5 トン以下の自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち (4) 中 ①②④（最高速度が 120km/h 以下又は 135km/h 以上の車両に限る。）⑤⑧⑨⑩⑪⑫に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が 3500kg(77161bs)を超え 4536kg(100001bs)以下の油圧ブレーキを装着した MPV・TRUCK・BUS のものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>(6) 同技術基準（車両総重量 3.5 トンを超えて 4.536 トン以下の自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち (4) 中②④⑧⑨⑩⑪⑫に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が 3500kg(77161bs)を超え 4536kg(100001bs)以下の油圧ブレーキを装着した MPV・TRUCK・BUS のものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>(7) 同技術基準（車両総重量 4.536 トンを超える自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち (4) 中③④⑪に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が 4536kg(100001bs)を超える油圧ブレーキを装着した MPV・TRUCK・BUS のものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>別添 11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 3 年 9 月 30 日（専ら乗用で車両総重量が 12t を超える自動車（一般路線バスを除く。）にあつては平成 4 年 3 月 31 日、けん引自動車のうち車両総重量 7t を超えて 13t 以下の自動車にあつては平成 7 年 8 月 31 日）以前である場合 ② COCペーパー（M₃、N₂、N₃又はO₄のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WVA プレート（M₃、N₂、N₃又はO₄のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。）</p>	<p>ECE 規則 No, 13 EC 指令 71/320、85/647、88/194、91/422、98/12 又は 2002/78/</p>
<p>別添 12「乗用車の制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 3 月 31 日（キャブオーバー型、車枠を有する全輪駆動自動車にあつては平成 14 年 9 月 30 日）以前である場合 ② COCペーパー（M₁のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WVA プレート（M₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ E マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。）</p>	<p>ECE 規則 No, 13H</p>

(1) 同技術基準のうち、駐車制動装置動的性能試験を除く試験	① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 3500kg(7716lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。) が貼付されている場合	FMVSS No,135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。) CMVSS No,135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。)
(2) 同技術基準のうち、駐車制動装置動的性能試験	① $W/w \leq 1.35$ である場合 ($W+W'$) $\times 900$ ② $\frac{254 \times F}{W+W'} + 0.833 \leq 27.63$ である場合 ただし、 W : 車両総重量 (kg) w : 検査時車両重量 (kg) W' : 回転部分相当重量 (kg) 普通トラック W' = 0.07W 乗用・バス・小型トラック W' = 0.05W F : 検査時車両状態にブレーキテストを用いて測定した駐車制動装置制動力の総和 (kg)	
別添 13「二輪車の制動装置の技術基準」(協定期則を適用する場合には、協定期則第 78 号の技術的な要件)	① 製作年月日が平成 11 年 6 月 30 日以前である場合 ② 製作年月日が平成 11 年 7 月 1 日から平成 23 年 6 月 17 日で次に掲げる場合 ア COCペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) イ WTA ラベルが貼付されている場合 ウ E マーク又は e マークが表示されている場合 エ 別表第 2「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合 オ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ 製作年月日が平成 23 年 6 月 18 日以降で次に掲げる場合 ア COCペーパー (車両型式の認可日が平成 19 年 7 月 1 日以降のものに限る) が提出された場合 (少数生産車を除く。) イ E マーク (第 3 改訂以降のものに限る) が表示されている場合 ウ 別表第 2「二輪車の制動装置の保安基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合	ECE 規則 No, 78 EC 指令 93/14
同技術基準のうち駐車性能試験	① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合	FMVSS No, 122 CMVSS No, 122
別添 14「制動液漏れ警報装置の技術基準」	① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② 別添 10「トラック及びバスの制動装置の技術基準」又は別添 12「乗用車の制動装置の技術基準」が適用される場合 ③ 構造図等により警報装置が装備されていることが確認できる場合	
警報の方式が音による場合の規定を除く。	① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合	FMVSS No, 105(警報の方式が音による場合の規定を除く。) CMVSS No, 105(警報の方式が音による場合の規定を除く。)

<p>別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 6 月 30 日(車両総重量が 3.5t を超えるものにあつては平成 12 年 6 月 30 日)以前である場合 ② C O C ペーパー (O₁、O₂、O₃又はO₄のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (O₁、O₂、O₃又はO₄のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ④ E U 加盟国において生産された自動車であつて、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合(少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No, 13 EC 指令 71/320、91/422、98/12 又は 2002/78</p>
<p>別添 16 「乗用車用プラスチック製燃料タンクの技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② E マークが表示されている場合 ③ 別添 17 「衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準」の試験に適合しており、かつ、自動車製作者が装着したものであることが確認できる場合 ④ C O C ペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ⑤ WTA プレート (M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ⑥ E U 加盟国において生産された自動車であつて、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合(少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No, 34</p>
<p>別添 17 「衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② 製作年月日が昭和 63 年 3 月 31 日以前である場合(乗車定員 10 人以下の乗用自動車の前面衝突を除く。) ③ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg (10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合 ④ 規程 4-22-1-2 (5)の規定による場合</p>	<p>ECE 規則 No.34 (前面衝突の方法に係る部分に限る。) FMVSS No, 301 CMVSS No, 301</p>
<p>別添 23 「前面衝突時の乗員保護の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 3 月 31 日(乗車定員 10 人以下のキャブオーバー型自動車及び車枠を有する全輪駆動自動車(車両総重量 2.8t 以下で貨物の運送の用に供する自動車含む。)にあつては平成 11 年 6 月 30 日)以前である場合 ② FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合 ③ 規程 4-27-1 (3)の規定による場合</p>	<p>FMVSS No, 208 CMVSS No, 208</p>
<p>別添 24 「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 15 年 9 月 30 日以前である場合 ② C O C ペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であつて、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合(少数生産車を除く。) ⑥ 規程 4-27-1 (9)の規定による場合</p>	<p>ECE 規則 No, 95</p>

<p>別添 25 「突入防止装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 4 年 5 月 31 日（車両総重量 7t を超えて 8t 以下の自動車にあっては平成 9 年 9 月 30 日）以前である場合 ② COCペーパー（N₂、N₃、O₃又はO₄のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（N₂、N₃、O₃又はO₄のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ Eマーク又はeマークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等提出された場合（少数生産車を除く。） ⑥ 「突入防止装置の識別要領通達」に基づく刻印が表示されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 58 EC 指令 70/221、81/333、97/19 又は 2000/8</p>
<p>別添 27 「内装材料の難燃性の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 7 年 3 月 31 日以前である場合 ② COCペーパーが提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑤ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合</p>	<p>EC 指令 95/28 又は COM(92)201 final-SYN 417 FMVSS No, 302 CMVSS No, 302</p>
<p>別添 28 「インストルメントパネルの衝撃吸収の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② COCペーパー（M₁のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑤ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（PASS 又は GVWR が 4536kg(10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUSのものに限る。）が貼付されている場合 ⑥ 表面は硬い部材でないものであって、かつ、金属等の露出がないことが確認できる場合</p>	<p>ECE 規則 No, 21 FMVSS No, 201 CMVSS No, 201</p>
<p>別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」（協定規則を適用する場合には、協定規則第 17 号及び協定規則第 80 号の技術的な要件）</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー（M₁又はNのものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（M₁又はNのものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ Eマークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑥ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No.17 ECE 規則 No.21（シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。） FMVSS No.207 FMVSS No.201（シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。） CMVSS No.207 CMVSS No.201（シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。）</p>

<p>別添 31「座席ベルト取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 14 号の技術的な要件)</p>	<p>① C O Cペーパー (M又はNのものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ② W V T A プレート (M又はNのものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ③ E マークが表示されている場合 ④ E U加盟国において生産された自動車であって、E U加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 14 FMVSS No, 210 CMVSS No, 210</p>
<p>別添 32「座席ベルトの技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 16 号の技術的な要件)</p>	<p>① C O Cペーパー (M又はNのものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ② W V T A プレート (M又はNのものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ③ E マークが表示されている場合 ④ E U加盟国において生産された自動車であって、E U加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 16 FMVSS No, 209 CMVSS No, 209</p>
<p>別添 34「頭部後傾抑止装置の技術基準」</p>	<p>① C O Cペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) ② W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ③ E マークが表示されている場合 ④ E U加盟国において生産された自動車であって、E U加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ 頭部後傾抑止装置の前面の大きさが幅 170mm×高さ 100mm 以上のものであって、かつ、当該装置の構造部材が頭部に直接接触しないよう緩衝材で覆われていることが確認できる場合</p>	<p>ECE 規則 No, 25</p>
<p>別添 35「年少者用補助乗車装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 44 号及び協定規則第 14 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 7 年 3 月 31 日以前である場合 ② C O Cペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U加盟国において生産された自動車であって、E U加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 44 FMVSS No, 213 CMVSS No, 213</p>

<p>別添 36 「とびらの開放防止の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 11 号の技術的な要件)</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁、M₂又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVTa プレート (M₁、M₂又はN₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ FMVSS ラベル又はCMVSS ラベル(PASS,MPV 又は TRUCK のものに限る。)が貼付されている場合 	<p>ECE 規則 No, 11 FMVSS No, 206 CMVSS No, 206</p>
<p>別添 37 「窓ガラスの技術基準」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① COCペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) ② WVTa プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ③ E マークが表示されている場合 ④ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ FMVSS ラベル又はCMVSS ラベルが貼付されている場合 ⑥ 安全ガラスであることがマークにより確認できる場合 	<p>ECE 規則 No, 43 FMVSS No, 205 CMVSS No, 205</p>
<p>別添 78 「盗難発生警報装置の技術基準」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 18 年 6 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVTa プレート (M₁又はN₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マーク又はe マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ 視認等により盗難発生警報装置が備えられていないと認められる場合 	<p>ECE 規則 No, 97 EC 指令 74/61 又は 95/56</p>
<p>別添 80 「車室内後写鏡の衝撃緩和の技術基準」</p>	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVTa プレート (M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ e マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ FMVSS ラベル又はCMVSS ラベルが貼付されている場合 ⑦ 脱落式であることが確認できる場合 	<p>EC 指令 No, 71/127、79/795、85/205、86/562 又は 88/321 FMVSS No, 111 CMVSS No, 111</p>

別添 87 「サンバイザの衝撃吸収の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVA プレート (M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg (10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUSのものに限る。)が貼付されている場合 ⑦ 表面が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、内部構造物に硬い接触感がないことを確認する。 	ECE 規則 No, 21 FMVSS No, 201 CMVSS No, 201
別添 91 「連節バスの構造要件」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合 	
別添 92 「2階建バスの構造要件」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合 	
別添 93 「連結車両の制動作動おくれ防止の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② 別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」の試験に適合している場合 ③ COCペーパー (O₁、O₂、O₃又はO₄のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ④ WVA プレート (O₁、O₂、O₃又はO₄のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) 	
別添 99 「歩行者頭部保護の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 22 年 8 月 31 日 (規程 4-27-4 (6)②の自動車にあつては平成 24 年 8 月 31 日) 以前である場合 ② 規程 4-27-1 (13)①の規定による場合 ③ 規程 4-27-1 (14)の規定による場合 ④ 規程 4-27-1 (14)②の規定による場合であつて、EU加盟国において生産された自動車であり、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) 	—————
別添 100 「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 17 年 3 月 30 日以前である場合 	
別添 101 「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 17 年 3 月 30 日以前である場合 	

<p>別添 104「オフセット衝突時の乗員保護の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 94 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 21 年 8 月 31 日(乗車定員 10 人未満の自動車)以前である場合 ② 製作年月日が平成 28 年 3 月 31 日(貨物の運送の用に供する自動車)以前である場合 ③ COC ペーパー(M₁のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ④ WTA プレート(M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ⑤ E マークが表示されている場合 ⑥ EU 加盟国において生産された自動車であって、EU 加盟国の自動車検査証等が提出された場合(少数生産車を除く。) ⑦ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合 ⑧ 規程 4-27-1(6)の規定による場合</p>	<p>FMVSS No, 208 CMVSS No, 208 ECE 規則 No, 94</p>
<p>規程別添 10「ワンマンバスの構造要件」</p>	<p>① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合</p>	
<p>協定規則第 123 号の技術的な要件(配光可変型前照灯)</p>	<p>① E マークが表示されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 123</p>
<p>別添 107「前部潜り込み防止装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 23 年 8 月 31 日以前である場合 ② COC ペーパー(N₂又はN₃のものに限る。)が提出された場合(少数生産車を除く。) ③ WTA プレート(N₂又はN₃のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合(少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 93 EC 指令 2000/40</p>
<p>別添 111「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 細目告示別添 111 の 3. 又は 4. の適用を受ける自動車にあつては、規程 4-25-1-2(3)の規定による場合</p>	<p>_____</p>
<p>備考</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ECE 規則とは、国連欧州経済委員会統一規則をいう。 2. E マークとは、国連欧州経済委員会統一規則に基づく認可マークをいう。 3. EC 指令とは、欧州経済共同体(EEC)指令又は欧州連合指令をいう。 4. e マークとは、欧州経済共同体(EEC)指令又は欧州連合指令に基づく型式認可マークをいう。 5. EU 加盟国とは、ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、英国、オーストリア、ルクセンブルグ、フィンランド、デンマーク、ポーランド、ポルトガル、ギリシャ、アイルランド、スロベニア、スロバキア、エストニア、ラトビア、リトアニア、キプロス及びマルタをいう。 6. FMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) とは、米国連邦自動車安全基準をいう。 7. CMVSS (Canadian Motor Vehicle Safety Standard) とは、カナダ自動車安全基準をいう。 8. GVWR とは、車両総重量の許容限度(Gross Vehicle Weight Rating)をいう。 9. COC ペーパーとは、EC 指令に基づく車両型式認可車両に交付される適合証明書であつて、原本(原本提示があつた場合は写し)であるものをいう。この場合において、EU 加盟国の権限ある政府機関により原本に相違ない旨が表示されているものは、原本として取り扱う。 10. WTA ラベル又はプレートとは、EC 指令に基づく総合車両型式認可(Whole Vehicle Type Approval)を受けた車両に貼付されている当該総合車両型式認可番号が表示されているラベル又はプレートをいう。 11. EU 加盟国の自動車検査証等とは、EU 加盟国の権限ある政府機関が発行した自動車検査証又は自動車登録証であつて、原本(原本提示があつた場合は写し)であるものをいう。この場合において、EU 加盟国の権限ある政府機関により原本に相違ない旨が表示されているものは、原本として取り扱う。 12. 少数生産車とは、生産台数が年間 500 台未満等の自動車をいう。この場合において、車両識別番号の WMI (World Manufacturer Identifier) の 3 桁目の記号が「9」である自動車は、少数生産車に該当する。 		

13. P A S Sとは、乗用自動車 (Passenger Vehicle) をいう。
14. M P Vとは、多目的乗用自動車 (Multi Purpose Passenger Vehicle) をいう。
15. T R U C Kとは、貨物自動車をいう。
16. B U Sとは、定員 11 人以上の乗合自動車をいう。
17. Mとは、乗用自動車をいう。
18. M_1 とは、乗車定員 9 人以下の乗用自動車をいう。
19. M_2 とは、乗車定員 10 人以上で車両総重量限度が 5.0t 以下の乗用自動車をいう。
20. M_3 とは、乗車定員 10 人以上で車両総重量限度が 5.0t を超える乗用自動車をいう。
21. Nとは、貨物自動車をいう。
22. N_1 とは、車両総重量限度が 3.5t 以下の貨物自動車をいう。
23. N_2 とは、車両総重量限度が 3.5t を超え 12.0t 以下の貨物自動車をいう。
24. N_3 とは、車両総重量限度が 12.0t を超える貨物自動車をいう。
25. Oとは、トレーラ (セミトレーラを含む。) をいう。
26. O_1 とは、車両総重量限度が 0.75t 以下のトレーラをいう。
27. O_2 とは、車両総重量限度が 0.75t を超え 3.5t 以下のトレーラをいう。
28. O_3 とは、車両総重量限度が 3.5t を超え 10.0t 以下のトレーラをいう。
29. O_4 とは、車両総重量限度が 10.0t を超えるトレーラをいう。

別表第 1 (別添 2 の 5 - 3 - 10 (技術基準への適合性を証する書面) 関係)

同等外国基準等

細目告示別添の技術基準又は協定規則	技術基準への適合性を証する書面を省略できる場合	技術基準と同等とされている外国基準
別添 1 「大型貨物自動車の速度抑制装置の技術基準」	装着要領書に基づき設定速度を表示するディスプレイが適正に作動し、又は、装着要領書に基づき速度抑制装置を装着したことを示すラベルが適正に貼付され、かつ、規程 4 - 10 - 2 (2)②に規定する標識が車室内の運転者の見やすい位置及び車両の後面に表示されている場合	_____
別添 6 「衝撃吸収式かじ取装置の技術基準」 (協定規則を適用する場合には、協定規則第 12 号の技術的な要件)	<p>① 製作年月日が昭和 48 年 9 月 30 日以前である場合</p> <p>② 規程 4-13-7 が適用される自動車である場合</p> <p>③ 製作年月日が昭和 48 年 10 月 1 日から平成 21 年 8 月 31 日(貨物の運送の用に供する自動車にあつては平成 28 年 3 月 31 日)で次に掲げる場合</p> <p>ア COCペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>イ WVTA プレート (M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>ウ E マークが表示されている場合</p> <p>エ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg (10000lbs) 以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合</p> <p>オ かじ取ハンドル軸の中心線と当該中心線を通り車両中心線に平行な直線とのなす角度が 35° を超える構造の場合</p> <p>カ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>キ 構造図等により衝撃吸収式であることが確認できる場合</p> <p>④製作年月日が平成 21 年 9 月 1 日以降(貨物の運送の用に供する自動車にあつては平成 28 年 4 月 1 日以降)で次に掲げる場合</p> <p>ア COCペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>イ WVTA プレート (M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>ウ E マークが表示されている場合</p> <p>エ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p> <p>オ 規程 4-13-1-3 (3) の規定による場合</p>	<p>ECE 規則 No, 12</p> <p>FMVSS No, 203 (③までの自動車に限る)</p> <p>CMVSS No, 203 (③までの自動車に限る)</p>

<p>別添 9 「イモビライザの技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 18 年 6 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (M₁又はN₁のもの車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マーク又はe マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ 視認等によりイモビライザが備えられていないと認められる場合</p>	<p>ECE 規則 No. 97 ECE 規則 No. 116 EC 指令 74/61 又は 95/56</p>
<p>別添 10 「トラック及びバスの制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 6 月 30 日 (車両総重量が 3.5t を超える自動車にあつては、平成 12 年 6 月 30 日) 以前である場合 ② COCペーパー (M₂、M₃、N₁、N₂又はN₃のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (M₂、M₃、N₁、N₂又はN₃のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No. 13 EC 指令 71/320、91/422、98/12 又は 2002/78</p>
<p>(1) 同技術基準に規定された試験のうち、駐車制動装置静的性能試験</p>	<p>① ブレーキテストのローラ回転方向に対する車両の方向が正方向及び逆方向の双方について、ブレーキテストを用いて測定した制動力が次の事項を満足する場合 $F \geq 0.18 W$ ただし、 W：車両総重量 (kg) F：駐車制動装置の制動力の総和 (kg) なお、F を計測する場合の自動車の状態は、検査時車両状態から積車状態に至る範囲のいずれかの状態とする。</p>	<p>—————</p>
<p>(2) 同技術基準に規定された試験のうち、駐車制動装置動的性能試験</p>	<p>① $W/w \leq 1.41$ である場合 $(W+W') \times 900$ ② $\frac{254 \times F}{254 \times F} + 0.833 \leq 27.63$ である場合 ただし、 W：車両総重量 (kg) w：検査時車両重量 (kg) W'：回転部分相当重量 (kg) 普通トラック W' = 0.07W バス・小型トラック W' = 0.05W F：検査時車両状態でブレーキテストを用い測定した駐車制動装置の制動力の総和 (kg)</p>	<p>—————</p>
<p>(3) 同技術基準に規定された試験のうち、常温時制動試験 (非積車状態) 及び常温時高速制動試験 (非積車状態)</p>	<p>① $((W-w)/w) \times 100 \leq 15.0$ である場合 ただし、 W：車両総重量 (kg)、w：検査時車両重量 (kg)</p>	<p>—————</p>
<p>(4) 同技術基準 (車両総重量 3.5 トン以下の自動車であつて、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。)に規定された試験のうち次の①から④に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 3500kg (77161bs) 以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合</p>	<p>FMVSS No. 135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。) CMVSS No. 135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。)</p>

<p>①常温時制動試験（非積車状態） ②常温時制動試験（積車状態） ③常温時高速制動試験（非積車状態） ④常温時高速制動試験（積車状態） ⑤フェード試験 ⑥車輪ロック確認試験 ⑦原動機停止時制動試験 ⑧制動液漏れ故障時制動試験及び制動液漏れ警報装置の作動試験 ⑨エネルギー故障時制動試験及びエネルギー故障警報装置の作動試験 ⑩可変式制動力配分装置故障時制動試験 ⑪ABS 故障警報装置の作動確認試験 ⑫駐車制動装置静的性能試験</p>		
<p>(5) 同技術基準（車両総重量3.5トン以下の自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち(4)中①②④（最高速度が120km/h以下又は135km/h以上の車両に限る。）⑤⑧⑨⑩⑪⑫に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が3500kg(7716lbs)を超え 4536kg(10000lbs)以下の油圧ブレーキを装着したMPV・TRUCK・BUSのものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>(6) 同技術基準（車両総重量3.5トンを超えて4.536トン以下の自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち(4)中②④⑧⑨⑩⑪⑫に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が3500kg(7716lbs)を超え 4536kg(10000lbs)以下の油圧ブレーキを装着したMPV・TRUCK・BUSのものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>(7) 同技術基準（車両総重量4.536トンを超える自動車であって、空気圧ブレーキ装置又は空気圧・液圧ブレーキ装置以外のブレーキ装置を備えたものに限る。）に規定された試験のうち(4)中③④⑪に規定された試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル（GVWR が4536kg(10000lbs)を超える油圧ブレーキを装着したMPV・TRUCK・BUSのものに限る。）が貼付されている場合</p>	<p>_____</p>
<p>別添 11「アンチロックブレーキシステムの技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成3年9月30日（専ら乗用で車両総重量が12tを超える自動車（一般路線バスを除く。）にあつては平成4年3月31日、けん引自動車のうち車両総重量7tを超えて13t以下の自動車にあつては平成7年8月31日）以前である場合 ② COCペーパー（M₃、N₂、N₃又はO₄のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WVA プレート（M₃、N₂、N₃又はO₄のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。）</p>	<p>ECE 規則 No, 13 EC 指令 71/320、 85/647、88/194、 91/422、98/12 又は 2002/78/</p>

<p>別添 12 「乗用車の制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 3 月 31 日(キャブオーバー型、車枠を有する全輪駆動自動車にあつては平成 14 年 9 月 30 日)以前である場合 ② COCペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (M₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No, 13H</p>
<p>(1) 同技術基準のうち、駐車制動装置動的性能試験を除く試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 3500kg(7716lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合</p>	<p>FMVSS No, 135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。) CMVSS No, 135 (駐車制動装置動的性能試験を除く。)</p>
<p>(2) 同技術基準のうち、駐車制動装置動的性能試験</p>	<p>① $W/w \leq 1.35$ である場合 $(W+W') \times 900$ ② $\frac{254 \times F}{254 \times F} + 0.833 \leq 27.63$ である場合 ただし、 W : 車両総重量 (kg) w : 検査時車両重量 (kg) W' : 回転部分相当重量 (kg) 普通トラック W' = 0.07W 乗用・バス・小型トラック W' = 0.05W F : 検査時車両状態にブレーキテストを用いて測定した駐車制動装置制動力の総和 (kg)</p>	<p>_____</p>
<p>別添 13 「二輪車の制動装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 78 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 6 月 30 日以前である場合 ② 製作年月日が平成 11 年 7 月 1 日から平成 23 年 6 月 17 日で次に掲げる場合 ア COCペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) イ WTA ラベルが貼付されている場合 ウ E マーク又は e マークが表示されている場合 エ 別表第 2 「二輪車の制動装置の技術基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合 オ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ 製作年月日が平成 23 年 6 月 18 日以降で次に掲げる場合 ア COCペーパー (車両型式の認可日が平成 19 年 7 月 1 日以降のものに限る)が提出された場合 (少数生産車を除く。) イ E マーク (第 3 改訂以降のものに限る)が表示されている場合 ウ 別表第 2 「二輪車の制動装置の保安基準に適合している自動車一覧表」に掲載されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 78 EC 指令 93/14</p>
<p>同技術基準のうち駐車性能試験</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合</p>	<p>FMVSS No, 122 CMVSS No, 122</p>

新

<p>別添 14 「制動液漏れ警報装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 以前である場合 ② 別添 10 「トラック及びバスの制動装置の技術基準」又は別添 12 「乗用車の制動装置の技術基準」が適用される場合 ③ 構造図等により警報装置が装備されていることが確認できる場合</p>	
<p>警報の方式が音による場合の規定を除く。</p>	<p>① FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合</p>	<p>FMVSS No, 105(警報の方式が音による場合の規定を除く。) CMVSS No, 105(警報の方式が音による場合の規定を除く。)</p>
<p>別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 6 月 30 日(車両総重量が 3.5t を超えるものにあつては平成 12 年 6 月 30 日)以前である場合 ② COCペーパー (O₁、O₂、O₃又はO₄のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WVA プレート (O₁、O₂、O₃又はO₄のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No, 13 EC 指令 71/320、91/422、98/12 又は 2002/78</p>
<p>別添 16 「乗用車用プラスチック製燃料タンクの技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② E マークが表示されている場合 ③ 別添 17 「衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準」の試験に適合しており、かつ、自動車製作者が装着したものであることが確認できる場合 ④ COCペーパー (M₁又はN₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ WVA プレート (M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ⑥ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No, 34</p>
<p>別添 17 「衝突時等における燃料漏れ防止の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② 製作年月日が昭和 63 年 3 月 31 日以前である場合(乗車定員 10 人以下の乗用自動車の前面衝突を除く。) ③ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg(10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合 ④ 規程 4-22-1-2 (5)の規定による場合</p>	<p>ECE 規則 No.34 (前面衝突の方法に係る部分に限る。) FMVSS No, 301 CMVSS No, 301</p>

<p>別添 23 「前面衝突時の乗員保護の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 11 年 3 月 31 日（乗車定員 10 人以下のキャブオーバー型自動車及び車枠を有する全輪駆動自動車（車両総重量 2.8t 以下で貨物の運送の用に供する自動車含む。）にあつては平成 11 年 6 月 30 日）以前である場合 ② FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合 ③ 規程 4-27-1 (3)の規定による場合</p>	<p>FMVSS No, 208 CMVSS No, 208</p>
<p>別添 24 「側面衝突時の乗員保護装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 95 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 15 年 9 月 30 日以前である場合 ② COCペーパー（M₁又はN₁のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（M₁又はN₁のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ Eマークが表示されている場合 ⑤ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑥ 規程 4-27-1 (9)の規定による場合</p>	<p>ECE 規則 No, 95</p>
<p>別添 25 「突入防止装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 58 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 4 年 5 月 31 日（車両総重量 7t を超えて 8t 以下の自動車にあつては平成 9 年 9 月 30 日）以前である場合 ② 規程 4-30-1 ただし書きが適用される場合 ③ 規程 4-30-8 が適用され次に掲げる場合 ア COCペーパー（N₂、N₃、O₃又はO₄のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） イ WTA プレート（N₂、N₃、O₃又はO₄のものであつて、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ウ Eマーク又はeマークが表示されている場合 エ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） オ 「突入防止装置の識別要領通達」に基づく刻印が表示されている場合又は計算書が提出された場合 ④ 規程 4-30-2 が適用され次に掲げる場合 ア Eマーク（第 2 改訂版以降のものに限る。）が表示されている場合 イ 計算書が提出された場合</p>	<p>ECE 規則 No, 58 （協定規則第 58 号改訂版の場合は③までの自動車に限る。） EC 指令 70/221、81/333、97/19 又は 2000/8 （③までの自動車に限る。）</p>
<p>別添 27 「内装材料の難燃性の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 7 年 3 月 31 日以前である場合 ② COCペーパーが提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ EU加盟国において生産された自動車であつて、EU加盟国自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑤ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合</p>	<p>EC 指令 95/28 又は COM(92)201 final-SYN 417 FMVSS No, 302 CMVSS No, 302</p>

<p>別添 28 「インストルメントパネルの衝撃吸収の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② COCペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ WTA プレート (M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベル (PASS 又は GVWR が 4536kg(10000lbs)以下の MPV・TRUCK・BUS のものに限る。)が貼付されている場合 ⑥ 表面は硬い部材でないものであって、かつ、金属等の露出がないことが確認できる場合</p>	<p>ECE 規則 No.21 FMVSS No.201 CMVSS No.201</p>
<p>別添 30 「座席及び座席取付装置の技術基準」 (協定規則を適用する場合には、協定規則第 17 号及び協定規則第 80 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② 別添 30「座席及び座席取付装置の技術基準」が適用される場合 ア COCペーパー (M₁又はNのものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) イ WTA プレート (M₁又はNのものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ウ E マークが表示されている場合 エ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) オ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合 ③ 協定規則第 17 号が適用される場合 ア COCペーパー (M₁、M₂又はNのものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) イ WTA プレート (M₁、M₂又はNのものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ウ E マークが表示されている場合 エ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) オ FMVSS ラベル又は CMVSS ラベルが貼付されている場合 ④ 協定規則第 80 号が適用される場合 ア COCペーパー (M₂又はM₃のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) イ WTA プレート (M₂又はM₃のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ウ E マークが表示されている場合 エ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	<p>ECE 規則 No.17 ECE 規則 No.21 (シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。) ECE 規則 No.80 FMVSS No.207 (規程 4-34-1-2(1)①の自動車に限る。) FMVSS No.201 (シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。) CMVSS No.207 (規程 4-34-1-2(1)①の自動車に限る。) CMVSS No.201 (シートバック後面の衝撃吸収性能に係る部分に限る。)</p>

<p>別添 31「座席ベルト取付装置の技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 14 号の技術的な要件)</p>	<p>① 規程 4-36-5 が適用される場合 ② C O C ペーパー (M 又は N のものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M 又は N のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 14 FMVSS No, 210 CMVSS No, 210</p>
<p>別添 32「座席ベルトの技術基準」(協定規則を適用する場合には、協定規則第 16 号の技術的な要件)</p>	<p>① 規程 4-36-5 が適用される場合 ② C O C ペーパー (M 又は N のものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M 又は N のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 16 FMVSS No, 209 CMVSS No, 209</p>
<p>別添 34「頭部後傾抑止装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前で次に掲げる場合 ア C O C ペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) イ W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ウ E マークが表示されている場合 エ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) オ 頭部後傾抑止装置の前面の大きさが幅 170mm×高さ 100mm 以上のものであって、かつ、当該装置の構造部材が頭部に直接接触しないよう緩衝材で覆われていることが確認できる場合 ② 製作年月日が平成 24 年 7 月 1 日以降で次に掲げる場合 ア C O C ペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) イ W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ウ E マークが表示されている場合 エ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) オ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 25 FMVSS No, 202a CMVSS No, 202a</p>

<p>別添 35 「年少者用補助乗車装置の技術基準」 (協定規則を適用する場合には、協定規則第 44 号の技術適用的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が平成 7 年 3 月 31 日以前である場合 ② C O C ペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合</p>	<p>ECE 規則 No, 44 FMVSS No, 213 CMVSS No, 213</p>
<p>別添 36 「とびらの開放防止の技術基準」 (協定規則を適用する場合には、協定規則第 11 号の技術的な要件)</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② C O C ペーパー (M₁、M₂ 又は N₁ のものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M₁、M₂ 又は N₁ のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベル (PASS、MPV 又は TRUCK のものに限る。) が貼付されている場合 ⑦ <u>確実に閉じることができるものであり、かつ、閉鎖している状態を保持するための装置を有する場合 (N₂、N₃ のものに限る。)</u></p>	<p>ECE 規則 No, 11 FMVSS No, 206 CMVSS No, 206</p>
<p>別添 37 「窓ガラスの技術基準」</p>	<p>① C O C ペーパーが提出された場合 (少数生産車を除く。) ② W V T A プレート (車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ③ E マークが表示されている場合 ④ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑤ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合 ⑥ 安全ガラスであることがマークにより確認できる場合</p>	<p>ECE 規則 No, 43 FMVSS No, 205 CMVSS No, 205</p>
<p>別添 78 「盗難発生警報装置の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が平成 18 年 6 月 30 日以前である場合 ② C O C ペーパー (M₁ 又は N₁ のものに限る。) が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M₁ 又は N₁ のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。) が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マーク又は e マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ 視認等により盗難発生警報装置が備えられていないと認められる場合</p>	<p>ECE 規則 No, 97 <u>ECE 規則 No, 116</u> EC 指令 74/61 又は 95/56</p>

<p>別添 80 「車室内後写鏡の衝撃緩和の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 11 月 30 日以前である場合 ② C O C ペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ e マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合 ⑦ 脱落式であることが確認できる場合</p>	<p>EC 指令 No, 71/127、79/795、85/205、86/562 又は 88/321 FMVSS No, 111 CMVSS No, 111</p>
<p>別添 87 「サンバイザの衝撃吸収の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② C O C ペーパー (M₁のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ③ W V T A プレート (M₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。) ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベル (PASS 又は G V W R が 4536kg (10000lbs) 以下の M P V ・ T R U C K ・ B U S のものに限る。)が貼付されている場合 ⑦ 表面が衝撃を吸収する部材で覆われているものであって、内部構造物に硬い接触感がないことを確認する。</p>	<p>ECE 規則 No, 21 FMVSS No, 201 CMVSS No, 201</p>
<p>別添 91 「連節バスの構造要件」</p>	<p>① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合</p>	
<p>別添 92 「2 階建バスの構造要件」</p>	<p>① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合</p>	
<p>別添 93 「連結車両の制動作動おくれ防止の技術基準」</p>	<p>① 製作年月日が昭和 50 年 3 月 31 日以前である場合 ② 別添 15 「トレーラの制動装置の技術基準」の試験に適合している場合 ③ C O C ペーパー (O₁、O₂、O₃又はO₄のものに限る。)が提出された場合 (少数生産車を除く。) ④ W V T A プレート (O₁、O₂、O₃又はO₄のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。)が貼付されている場合 (少数生産車を除く。) ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合 (少数生産車を除く。)</p>	

別添 99 「歩行者頭部保護の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 22 年 8 月 31 日（規程 4-27-4 (6)②の自動車にあっては平成 24 年 8 月 31 日）以前である場合 ② 規程 4-27-1 (13)①の規定による場合 ③ 規程 4-27-1 (14)の規定による場合 ④ 規程 4-27-1 (14)②の規定による場合であって、EU加盟国において生産された自動車であり、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） 	_____
別添 100 「圧縮水素ガスを燃料とする自動車の燃料装置の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 17 年 3 月 30 日以前である場合 	
別添 101 「燃料電池自動車の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 17 年 3 月 30 日以前である場合 	
別添 104 「オフセット衝突時の乗員保護の技術基準」（協定規則を適用する場合には、協定規則第 94 号の技術的な要件）	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 21 年 8 月 31 日（乗車定員 10 人未満の自動車）以前である場合 ② 製作年月日が平成 28 年 3 月 31 日（貨物の運送の用に供する自動車）以前である場合 ③ COCペーパー（M₁又はN₁のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ④ WTA プレート（M₁又はN₁のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ⑤ Eマークが表示されている場合 ⑥ EU加盟国において生産された自動車であって、EU加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑦ 規程 4-27-1 (6)の規定による場合 	ECE 規則 No. 94
規程別添 10 「ワンマンバスの構造要件」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 視認等により構造要件に適合すると認められる場合 	
協定規則第 123 号の技術的な要件（配光可変型前照灯）	<ul style="list-style-type: none"> ① Eマークが表示されている場合 	ECE 規則 No. 123
別添 107 「前部潜り込み防止装置の技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 23 年 8 月 31 日以前である場合 ② COCペーパー（N₂又はN₃のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ WTA プレート（N₂又はN₃のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ Eマークが表示されている場合 	ECE 規則 No. 93 EC 指令 2000/40
別添 111 「電気自動車及び電気式ハイブリッド自動車の衝突後の高電圧からの乗車人員の保護に関する技術基準」	<ul style="list-style-type: none"> ① 製作年月日が平成 24 年 6 月 30 日以前である場合 ② 細目告示別添 111 の 3. 又は 4. の適用を受ける自動車にあっては、規程 4-25-1-2 (3)の規定による場合 	_____

<p>協定規則第 14 号の技術的な要件（年少者用補助乗車装置取付具に係る基準に限る）</p>	<p>① 規格 4-36-5 が適用される場合 ② C O C ペーパー（M 又は N のものに限る。）が提出された場合（少数生産車を除く。） ③ W V T A プレート（M 又は N のものであって、車両型式認可番号が表示されたものに限る。）が貼付されている場合（少数生産車を除く。） ④ E マークが表示されている場合 ⑤ E U 加盟国において生産された自動車であって、E U 加盟国の自動車検査証等が提出された場合（少数生産車を除く。） ⑥ F M V S S ラベル又は C M V S S ラベルが貼付されている場合（P A S S、G V W R 3855kg 以下の M P V 及び T R U C K、G V W R 4536 以下の B U S に限る。）</p>	<p>ECE 規則 No. 14 FMVSS No. 225 CMVSS No. 225</p>
<p>備考</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. E C E 規則とは、国連欧州経済委員会統一規則をいう。 2. E マークとは、国連欧州経済委員会統一規則に基づく認可マークをいう。 3. E C 指令とは、欧州経済共同体（E E C）指令又は欧州連合指令をいう。 4. e マークとは、欧州経済共同体（E E C）指令又は欧州連合指令に基づく型式認可マークをいう。 5. E U 加盟国とは、ドイツ、フランス、イタリア、オランダ、スウェーデン、ベルギー、ハンガリー、チェコ、スペイン、英国、オーストリア、ルクセンブルグ、フィンランド、デンマーク、ポーランド、ポルトガル、ギリシャ、アイルランド、スロベニア、スロバキア、エストニア、ラトビア、リトアニア、キプロス及びマルタをいう。 6. F M V S S（Federal Motor Vehicle Safety Standard）とは、米国連邦自動車安全基準をいう。 7. C M V S S（Canadian Motor Vehicle Safety Standard）とは、カナダ自動車安全基準をいう。 8. G V W R とは、車両総重量の許容限度（Gross Vehicle Weight Rating）をいう。 9. C O C ペーパーとは、E C 指令に基づく車両型式認可車両に交付される適合証明書であって、原本（原本提示があった場合は写し）であるものをいう。この場合において、E U 加盟国の権限ある政府機関により原本に相違ない旨が表示されているものは、原本として取り扱う。 10. W V T A ラベル又はプレートとは、E C 指令に基づく総合車両型式認可（Whole Vehicle Type Approval）を受けた車両に貼付されている当該総合車両型式認可番号が表示されているラベル又はプレートをいう。 11. E U 加盟国の自動車検査証等とは、E U 加盟国の権限ある政府機関が発行した自動車検査証又は自動車登録証であって、原本（原本提示があった場合は写し）であるものをいう。この場合において、E U 加盟国の権限ある政府機関により原本に相違ない旨が表示されているものは、原本として取り扱う。 12. 少数生産車とは、生産台数が年間 5 0 0 台未満等の自動車をいう。この場合において、車両識別番号の W M I（World Manufacturer Identifier）の 3 桁目の記号が「9」である自動車は、少数生産車に該当する。 13. P A S S とは、乗用自動車（Passenger Vehicle）をいう。 14. M P V とは、多目的乗用自動車（Multi Purpose Passenger Vehicle）をいう。 15. T R U C K とは、貨物自動車をいう。 16. B U S とは、定員 11 人以上の乗合自動車をいう。 17. M とは、乗用自動車をいう。 18. M₁ とは、乗車定員 9 人以下の乗用自動車をいう。 19. M₂ とは、乗車定員 10 人以上で車両総重量限度が 5.0t 以下の乗用自動車をいう。 20. M₃ とは、乗車定員 10 人以上で車両総重量限度が 5.0t を超える乗用自動車をいう。 21. N とは、貨物自動車をいう。 22. N₁ とは、車両総重量限度が 3.5t 以下の貨物自動車をいう。 23. N₂ とは、車両総重量限度が 3.5t を超え 12.0t 以下の貨物自動車をいう。 24. N₃ とは、車両総重量限度が 12.0t を超える貨物自動車をいう。 25. O とは、トレーラ（セミトレーラを含む。）をいう。 26. O₁ とは、車両総重量限度が 0.75t 以下のトレーラをいう。 27. O₂ とは、車両総重量限度が 0.75t を超え 3.5t 以下のトレーラをいう。 28. O₃ とは、車両総重量限度が 3.5t を超え 10.0t 以下のトレーラをいう。 29. O₄ とは、車両総重量限度が 10.0t を超えるトレーラをいう。 		

IV. 整備業を取り巻く情勢

Ⅳ. 整備業を取り巻く情勢

1. 平成24年度税制改正について

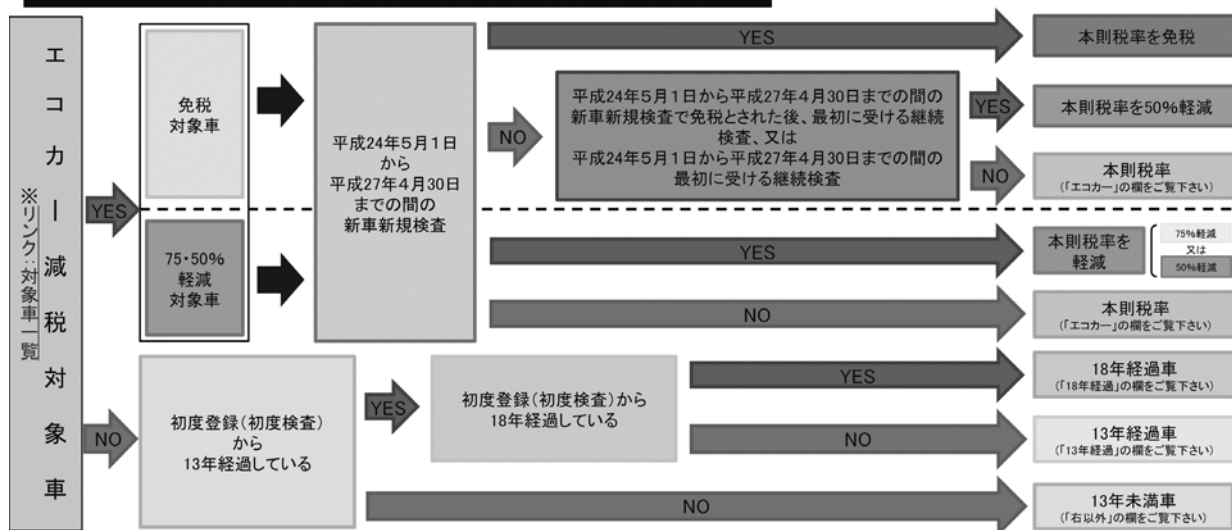
平成24年度税制改正関連法案が3月30日に「地方税法及び国有資産等所在市町村交付金法の一部を改正する法律案」及び租税特別措置法等の一部を改正する法律案」が成立し、自動車取得税及び自動車税については平成24年4月1日から、自動車重量税については平成24年5月1日から適用されています。

そのため環境性能に優れた自動車に対しての減免措置の対象車種が変更となり、平成24年5月1日以後に「自動車検査証の交付等」を受ける自動車について、「自動車重量税の基本的な考え方（フローチャート）」を参考に、次項「初度登録13・18年経過車早見表」及び「新しい重量税早見表」を確認し管理ユーザーに案内をして下さい。

平成24年度税制改正に伴う自動車重量税税率の基本的な考え方（フローチャート）

平成24年度税制改正に伴う自動車重量税の変更について(H24.5.1～)

平成24年度税制改正に伴う自動車重量税税率の基本的な考え方(フローチャート)



「初度登録(初度検査)から13・18年経過している」年数の考え方 ※ 車両の種別により、13・18年経過の考え方が異なりますので、ご注意願います。

また、以下は13年経過の例ですが、18年経過の考え方についても、同様となります。

① 登録自動車及び小型二輪の場合

原則として、初度登録年月(小型二輪の場合は初度検査年月)から12年11箇月以後に自動車検査証の交付等を受ける場合、「13年経過」となります。

※平成11年6月に初度登録(小型二輪の場合は初度検査)を受けた車両の場合の例



② 検査対象軽自動車(二輪を除く)の場合

原則として、初度検査年から13年を経過した年の12月以後に自動車検査証の交付等を受ける場合、「13年経過」となります。

※平成11年に初度検査を受けた車両の場合の例



新エコカー減税・中古車特例の概要

＜適用期間＞

自動車重量税：平成24年5月1日～平成27年4月30日

自動車取得税：平成24年4月1日～平成27年3月31日

	自動車重量税		自動車取得税	
	①	②	③	④
	新車 新規検査	2回目車検	新車	中古車 (控除額)
①電気自動車(燃料電池自動車を含む)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
②天然ガス自動車(平成21年排ガス規制NOx10%以上低減)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
③プラグインハイブリッド自動車	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
④クリーンディーゼル乗用車(平成21年排ガス規制適合の乗用車)	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
⑤ガソリン車(ハイブリッド車を含む)				
(A)車両総重量2.5t以下(乗用車等)				
平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+20%達成<注>	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
かつ平成27年度燃費基準+10%達成<注>	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準達成<注>	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
(B)車両総重量2.5t超3.5t以下(中量車)				
a) 平成17年排ガス規制75%低減(☆☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	45万円控除
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
b) 平成17年排ガス規制50%低減(☆☆☆)				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除
⑥ディーゼル車(ハイブリッド車を含む)				
(A)車両総重量2.5t超3.5t以下(中量車)				
a) 平成21年排ガス規制NOx及びPM10%以上低減				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	—
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	—
かつ平成27年度燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	—
b) 平成21年排ガス規制適合				
かつ平成27年度燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	—
かつ平成27年度燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	—
(B)車両総重量3.5t超(重量車)				
a) 平成21年排ガス規制NOx及びPM10%以上低減				
かつ平成27年度重量車燃費基準+10%達成	免税	50%軽減	非課税	45万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準+5%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除(※)
b) 平成21年排ガス規制適合				
かつ平成27年度重量車燃費基準+10%達成	75%軽減	—	75%軽減	30万円控除(※)
かつ平成27年度重量車燃費基準+5%達成	50%軽減	—	50%軽減	15万円控除(※)

<注> JC08モードによる燃費値を算定していない自動車については、10・15モードによる燃費値により算定する。
 その場合、「平成27年度燃費基準+20%達成」を「平成22年度燃費基準+50%達成」と、「平成27年度燃費基準+10%達成」を「平成22年度燃費基準+38%達成」と、「平成27年度燃費基準達成」を「平成22年度燃費基準+25%達成」と、それぞれ読み替える。

●自動車重量税

- ① 適用期間中の新車新規検査の際に納付すべき税額について減免。
- ② 新エコカー減税の適用により免税とされた自動車について、新車新規検査による車検証の有効期間が満了する日から起算して15日を経過する日までの間に、継続検査等(新車新規検査後、最初に受けるものに限る。)を受ける際(新車新規検査による車検証の記載事項について車両構造等の変更がない場合に限る。)に納付すべき税額について50%軽減。

免税対象車(①及び②の適用を受けた自動車等を除く)については、平成24年5月1日から平成27年4月30日までの間に、継続検査等(この期間内に最初に受ける検査に限る。)を受ける場合は税額について50%軽減。

●自動車取得税

- ③ 適用期間中に新車で購入した際に課される税率について軽減。
- ④ 適用期間中に中古車で購入した際の取得価額から控除。

※:ハイブリッド車に限る。

初度登録（又は初度検査）から13年経過の早見表

登録自動車・小型二輪車	
初度登録年月	13年経過となる年月日
11年 10月	→ 24年 9月 1日 以降
11年 11月	→ 24年 10月 1日 以降
11年 12月	→ 24年 11月 1日 以降
12年 1月	→ 24年 12月 1日 以降
12年 2月	→ 25年 1月 1日 以降
12年 3月	→ 25年 2月 1日 以降
12年 4月	→ 25年 3月 1日 以降
12年 5月	→ 25年 4月 1日 以降
12年 6月	→ 25年 5月 1日 以降
12年 7月	→ 25年 6月 1日 以降
12年 8月	→ 25年 7月 1日 以降
12年 9月	→ 25年 8月 1日 以降
12年 10月	→ 25年 9月 1日 以降
12年 11月	→ 25年 10月 1日 以降
12年 12月	→ 25年 11月 1日 以降
13年 1月	→ 25年 12月 1日 以降

軽自動車	
初度検査年	13年経過となる年月日
11年	→ 24年 12月 1日 以降
12年	→ 25年 12月 1日 以降
13年	→ 26年 12月 1日 以降
14年	→ 27年 12月 1日 以降

初度登録（又は初度検査）から18年経過の早見表

登録自動車・小型二輪車	
初度登録年月	18年経過となる年月日
6年 10月	→ 24年 9月 1日 以降
6年 11月	→ 24年 10月 1日 以降
6年 12月	→ 24年 11月 1日 以降
7年 1月	→ 24年 12月 1日 以降
7年 2月	→ 25年 1月 1日 以降
7年 3月	→ 25年 2月 1日 以降
7年 4月	→ 25年 3月 1日 以降
7年 5月	→ 25年 4月 1日 以降
7年 6月	→ 25年 5月 1日 以降
7年 7月	→ 25年 6月 1日 以降
7年 8月	→ 25年 7月 1日 以降
7年 9月	→ 25年 8月 1日 以降
7年 10月	→ 25年 9月 1日 以降
7年 11月	→ 25年 10月 1日 以降
7年 12月	→ 25年 11月 1日 以降
8年 1月	→ 25年 12月 1日 以降

軽自動車	
初度検査年	18年経過となる年月日
6年	→ 24年 12月 1日 以降
7年	→ 25年 12月 1日 以降
8年	→ 26年 12月 1日 以降
9年	→ 27年 12月 1日 以降

平成24年度税制改正に伴う自動車重量税の変更について（H24.5.1から）

平成24年5月1日からの新しい自動車重量税税率表

※表中の税額欄単位はいずれも円

区分	3年自家用			2年自家用			1年自家用			1年事業用							
	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免					
	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし					
車面重量	1,800	3,700	12,300	5,000	8,200	10,000	12,800	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300
0.5ト以下	3,700	7,500	24,600	15,000	24,600	30,000	37,800	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300
～1	5,600	11,200	36,900	3,700	7,500	24,600	30,000	37,800	1,800	3,700	7,500	18,900	1,800	3,700	7,500	18,900	18,900
～1.5	7,500	15,000	49,200	5,600	11,200	36,900	46,000	50,400	2,500	5,000	10,000	20,000	2,500	5,000	10,000	20,000	25,200
～2	9,300	18,700	61,500	7,500	15,000	49,200	63,000	63,000	3,100	6,200	12,500	25,200	3,100	6,200	12,500	25,200	31,500
～2.5	11,200	22,500	73,800	9,300	18,700	61,500	75,600	75,600	3,700	7,500	15,000	30,000	3,700	7,500	15,000	30,000	37,800
～3																	

2. 特種用途

区分	2年自家用			1年自家用			2年事業用			1年事業用							
	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免	エコカー減免適用		エコカー減免					
	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし	75%減	50%減	適用なし					
単車重量	1,200	2,500	5,000	1,200	2,500	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300
1ト以下	2,500	5,000	10,000	1,200	2,500	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300
～2	3,700	7,500	15,000	1,800	3,700	7,500	18,900	1,800	3,700	7,500	18,900	1,800	3,700	7,500	18,900	1,800	3,700
～3	5,000	10,000	20,000	2,500	5,000	10,000	25,200	2,500	5,000	10,000	20,000	25,200	2,500	5,000	10,000	20,000	25,200
～4	6,200	12,500	25,000	3,700	7,500	15,000	31,500	3,700	7,500	15,000	30,000	37,800	3,700	7,500	15,000	30,000	37,800
～5	7,500	15,000	30,000	5,000	10,000	20,000	44,100	5,000	10,000	20,000	40,000	50,400	5,000	10,000	20,000	40,000	50,400
～6	8,700	17,500	35,000	6,200	12,500	25,000	50,400	6,200	12,500	25,000	50,400	63,000	6,200	12,500	25,000	50,400	63,000
～7	10,000	20,000	40,000	7,500	15,000	30,000	63,000	7,500	15,000	30,000	60,000	75,600	7,500	15,000	30,000	60,000	75,600
～8	11,200	22,500	45,000	8,700	17,500	35,000	81,900	8,700	17,500	35,000	70,000	88,200	8,700	17,500	35,000	70,000	88,200
～9	12,500	25,000	50,000	9,300	18,700	37,500	94,500	9,300	18,700	37,500	75,000	94,500	9,300	18,700	37,500	75,000	94,500
～10	13,700	27,500	55,000	10,000	20,000	40,000	108,000	10,000	20,000	40,000	80,000	108,000	10,000	20,000	40,000	80,000	108,000
～11	15,000	30,000	60,000	11,200	22,500	45,000	126,000	11,200	22,500	45,000	90,000	126,000	11,200	22,500	45,000	90,000	126,000
～12	16,200	32,500	65,000	12,500	25,000	50,000	144,000	12,500	25,000	50,000	100,000	144,000	12,500	25,000	50,000	100,000	144,000
～13	17,500	35,000	70,000	13,700	27,500	55,000	162,000	13,700	27,500	55,000	110,000	162,000	13,700	27,500	55,000	110,000	162,000
～14	18,700	37,500	75,000	15,000	30,000	60,000	180,000	15,000	30,000	60,000	120,000	180,000	15,000	30,000	60,000	120,000	180,000
～15	20,000	40,000	80,000	16,200	32,500	65,000	207,000	16,200	32,500	65,000	130,000	207,000	16,200	32,500	65,000	130,000	207,000
～16	21,200	42,500	85,000	17,500	35,000	70,000	235,000	17,500	35,000	70,000	140,000	235,000	17,500	35,000	70,000	140,000	235,000
～17	22,500	45,000	90,000	18,700	37,500	75,000	264,000	18,700	37,500	75,000	150,000	264,000	18,700	37,500	75,000	150,000	264,000
～18	23,700	47,500	95,000	20,000	40,000	80,000	293,000	20,000	40,000	80,000	160,000	293,000	20,000	40,000	80,000	160,000	293,000
～19	25,000	50,000	100,000	21,200	42,500	85,000	322,000	21,200	42,500	85,000	170,000	322,000	21,200	42,500	85,000	170,000	322,000
～20	26,200	52,500	105,000	22,500	45,000	90,000	351,000	22,500	45,000	90,000	180,000	351,000	22,500	45,000	90,000	180,000	351,000
～21	27,500	55,000	110,000	23,700	47,500	95,000	380,000	23,700	47,500	95,000	190,000	380,000	23,700	47,500	95,000	190,000	380,000
～22	28,700	57,500	115,000	25,000	50,000	100,000	409,000	25,000	50,000	100,000	200,000	409,000	25,000	50,000	100,000	200,000	409,000
～23	30,000	60,000	120,000	26,200	52,500	105,000	438,000	26,200	52,500	105,000	210,000	438,000	26,200	52,500	105,000	210,000	438,000
～24	31,200	62,500	125,000	27,500	55,000	110,000	467,000	27,500	55,000	110,000	220,000	467,000	27,500	55,000	110,000	220,000	467,000
～25				28,700	57,500	115,000	496,000	28,700	57,500	115,000	230,000	496,000	28,700	57,500	115,000	230,000	496,000
				30,000	60,000	120,000	525,000	30,000	60,000	120,000	240,000	525,000	30,000	60,000	120,000	240,000	525,000
				31,200	62,500	125,000	554,000	31,200	62,500	125,000	250,000	554,000	31,200	62,500	125,000	250,000	554,000

平成24年度税制改正に伴う自動車重量税の変更について（H24.5.1から）

平成24年5月1日からの新しい自動車重量税税率表

区分	2年車専用				1年車専用				2年車専用				1年車専用				2年車専用				1年車専用			
	エコカー減税適用		エコカー減税適用なし		エコカー減税適用		エコカー減税適用なし		エコカー減税適用		エコカー減税適用なし		エコカー減税適用		エコカー減税適用なし		エコカー減税適用		エコカー減税適用なし		エコカー減税適用		エコカー減税適用なし	
	75%減	50%減	適用なし	50%減	75%減	50%減	適用なし	50%減	75%減	50%減	適用なし	50%減	75%減	50%減	適用なし	50%減	75%減	50%減	適用なし	50%減	75%減	50%減	適用なし	50%減
3. トラック(車両総重量8トン未満)	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300
1トン以下	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300	600	1,200	2,500	4,100	5,000	6,300	6,300	6,300
1トン～2	1,200	2,500	5,000	8,200	10,000	12,600	12,600	12,600	1,200	2,500	5,000	8,200	10,000	12,600	12,600	12,600	1,200	2,500	5,000	8,200	10,000	12,600	12,600	12,600
2～3	1,800	3,700	7,500	12,300	15,000	18,900	18,900	18,900	1,800	3,700	7,500	12,300	15,000	18,900	18,900	18,900	1,800	3,700	7,500	12,300	15,000	18,900	18,900	18,900
3～4	2,500	5,000	10,000	16,400	20,000	25,200	25,200	25,200	2,500	5,000	10,000	16,400	20,000	25,200	25,200	25,200	2,500	5,000	10,000	16,400	20,000	25,200	25,200	25,200
4～5	3,100	6,200	12,500	20,500	25,000	31,500	31,500	31,500	3,100	6,200	12,500	20,500	25,000	31,500	31,500	31,500	3,100	6,200	12,500	20,500	25,000	31,500	31,500	31,500
5～6	3,700	7,500	15,000	24,600	30,000	37,800	37,800	37,800	3,700	7,500	15,000	24,600	30,000	37,800	37,800	37,800	3,700	7,500	15,000	24,600	30,000	37,800	37,800	37,800
6～7	4,300	8,700	17,500	28,700	35,000	44,100	44,100	44,100	4,300	8,700	17,500	28,700	35,000	44,100	44,100	44,100	4,300	8,700	17,500	28,700	35,000	44,100	44,100	44,100
7～8	4,900	9,900	19,900	33,000	40,500	50,400	50,400	50,400	4,900	9,900	19,900	33,000	40,500	50,400	50,400	50,400	4,900	9,900	19,900	33,000	40,500	50,400	50,400	50,400
8～9	5,600	11,200	22,500	36,500	45,000	56,700	56,700	56,700	5,600	11,200	22,500	36,500	45,000	56,700	56,700	56,700	5,600	11,200	22,500	36,500	45,000	56,700	56,700	56,700
9～10	6,200	12,500	25,000	41,000	50,000	63,000	63,000	63,000	6,200	12,500	25,000	41,000	50,000	63,000	63,000	63,000	6,200	12,500	25,000	41,000	50,000	63,000	63,000	63,000
10～11	6,800	13,700	27,500	45,000	55,000	69,000	69,000	69,000	6,800	13,700	27,500	45,000	55,000	69,000	69,000	69,000	6,800	13,700	27,500	45,000	55,000	69,000	69,000	69,000
11～12	7,500	15,000	30,000	49,200	60,000	75,000	75,000	75,000	7,500	15,000	30,000	49,200	60,000	75,000	75,000	75,000	7,500	15,000	30,000	49,200	60,000	75,000	75,000	75,000
12～13	8,100	16,200	32,500	53,300	65,000	81,900	81,900	81,900	8,100	16,200	32,500	53,300	65,000	81,900	81,900	81,900	8,100	16,200	32,500	53,300	65,000	81,900	81,900	81,900
13～14	8,700	17,500	35,000	57,400	70,000	88,200	88,200	88,200	8,700	17,500	35,000	57,400	70,000	88,200	88,200	88,200	8,700	17,500	35,000	57,400	70,000	88,200	88,200	88,200
14～15	9,300	18,700	37,500	61,500	75,000	94,500	94,500	94,500	9,300	18,700	37,500	61,500	75,000	94,500	94,500	94,500	9,300	18,700	37,500	61,500	75,000	94,500	94,500	94,500

5. 小型二輪 ● エコカー減税対象外

区分	1年車専用		2年車専用	
	3年車専用	2年車専用	3年車専用	2年車専用
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800

6. 検査対象外軽自動車 ● エコカー減税対象外

区分	1年車専用		2年車専用	
	3年車専用	2年車専用	3年車専用	2年車専用
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800

7. 検査対象軽自動車(二輪を除く)

区分	1年車専用		2年車専用	
	3年車専用	2年車専用	3年車専用	2年車専用
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800
3年車専用	5,700	3,800	4,400	5,000
2年車専用	4,900	4,100	9,900	7,800

2. 軽自動車の自動車検査証返納証明書の様式変更について

軽自動車検査協会及び全国軽自動車協会連合会が交付する「自動車検査証返納証明書」、「軽自動車検査証返納確認書」がセキュリティ向上を図るためコピーガードを施した新様式に平成24年6月4日より変更になりました。

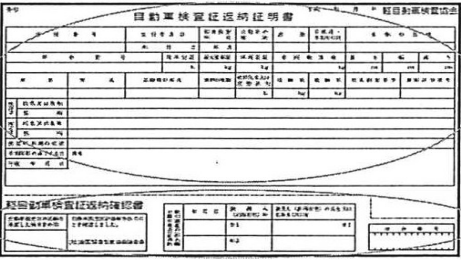
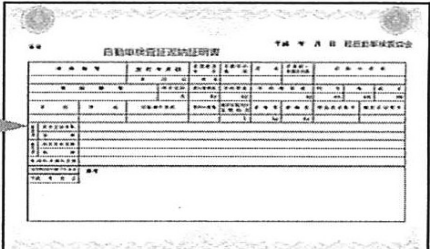
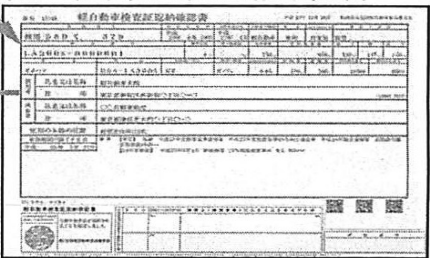
それに伴い、窓口等の流れも変更になりましたので注意が必要です。

軽自動車の販売店の皆様へ
軽自動車の自動車検査証返納証明書の様式が変更となります
—平成24年6月4日（月）以降—

軽自動車の一時使用を中止する際にご利用いただいております自動車検査証返納証明書は軽自動車検査証返納確認書と一枚の用紙で交付してまいりましたが、別紙で交付することとなりました。

平成24年6月4日（月）より、当協会が交付する自動車検査証返納証明書は、コピーガードが施された自動車検査証用紙に印字することでセキュリティを高めることといたしますが、現在の自動車検査証返納証明書・軽自動車検査証返納確認書の合併様式ではなく、それぞれ別に交付されることとなります。

なお、現在交付されている自動車検査証返納証明書・軽自動車検査証返納確認書の合併様式は、6月4日以降も有効となります。

平成24年6月3日以前	平成24年6月4日以降
<p>自動車検査証返納証明書 軽自動車検査証返納確認書の合併様式</p> 	<p>自動車検査証返納証明書</p>  <p>軽自動車検査証返納確認書</p> 
<p>・軽自動車検査証返納確認書は次の新規検査（中古新規）の際に提出する「使用者であることを証する書面」となりますので自動車検査証返納証明書とともに大切に保管してください。</p>	

注）6月4日以降は、自動車検査証返納証明書を当協会、軽自動車検査証返納確認書を全国軽自動車協会連合会が交付することとなりますが、自動車検査証返納証明書を交付する際に、両書面をホッチキス止めいたしますので大切に保管してください。

軽自動車検査協会

平成24年6月4日より 自動車検査証返納証明書の 用紙が変わります。

(コピーガードの施された用紙に印字し、セキュリティを高めます。)

注:中古新規検査を受ける際には、自動車検査証返納証明書が必要です。

また、指定整備工場においては、自動車検査証返納証明書をもとに保安基準適合証を発行して下さい。

番号 00000 自動車検査証返納証明書 平成 23年 1月 01日 軽自動車検査協会

品川 580 か 4249	型式 22年 1月 01日	車種 軽自動車	用途 商用	自重 104	
1.575A-500001	1.5	1100	330	107	
トコナ	CBA-1.575A	KP	ガソリン	3.65, 260, 320, 168IT	004
氏名又は名称	軽自動車検査協会				
住所	〒100-0001 東京都千代田区千代田3-3-7				
氏名又は名称	氏名と同じ				
住所	住所と同じ				
使用の本据の位置	使用本据所と同じ				
有効期間の満了する日	平成 23年 09月 11日				

00001-00000

軽自動車検査証返納証明書

軽自動車検査協会

番号 00005 自動車検査証返納証明書 平成 24年 6月 4日 軽自動車検査協会

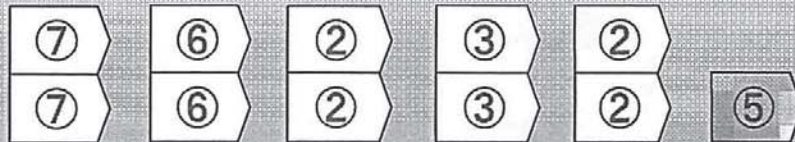
春日部 580 あ 4249	型式 24年 1月 01日	車種 軽自動車	用途 商用	自重 104	
DA52W-10001	1.5	1100	330	107	
スズキ	GP-DA52W	F0A	ガソリン	3.65, 260, 320, 168IT	001
氏名又は名称	株式会社 軽自動車				
住所	〒100-0001 東京都千代田区千代田3-3-7				
氏名又は名称	氏名と同じ				
住所	住所と同じ				
使用の本据の位置	使用本据所と同じ				
有効期間の満了する日	平成 24年 12月 01日				

変更

これに伴い、証明書交付窓口が ②番から⑤番に変わります。

《変更前》

《変更後》



お手数をおかけいたしますがご理解とご協力をお願い申し上げます。

※平成24年6月3日以前に交付された自動車検査証返納証明書は、従前どおり使用できます。

 **軽自動車検査協会**
Light Motor Vehicle Inspection Organization

※窓口番号については、事務所により異なる場合があります。

3. 中・大型トラック・バスのホイールナット締付けトルクについて

2012年3月

中・大型トラック・バスの ホイールナット締付けトルク

車輪は「走る・曲がる・止まる」を支える大切なものです。
タイヤ交換時などの不適切な取扱いは、
車輪脱落につながり重大な事故を引き起こすことがあります。
必ず、ホイールやホイールボルト、ナットは、正しく取扱ってください。



ホイールナット締付け時の注意点

- **ディスクホイール、ハブ、ホイールボルト、ナットの清掃について**
ディスクホイール取付面、ホイールナット当たり面、ハブ取付面、ホイールボルト、ナットの錆やゴミ、泥、追加塗装などを取除きます。
- **ホイールボルト、ナットの潤滑について**
JIS方式・・・ホイールボルト、ナットのねじ部と座面部(球面座)にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。
ISO方式・・・ホイールボルト、ナットのねじ部とナットとワッシャーのすき間にエンジンオイルなど指定の潤滑剤を薄く塗布します。
ナットの座面(ディスクホイールとの当たり面)には塗布しないでください。
※ホイールの固着防止のため、ハブのはめ合い部(インロー部)にグリースを薄く塗布します。
- **ホイールナットの締付けについて**
ホイールナットの締付けは、対角線順に2～3回に分けて行い、最後にトルクレンチなどを使用して、以降の「ホイールナット締付けトルク」一覧の締付けトルクで締付けます。
- **ホイールナットの増し締めについて**
締付け後の初期なじみによって、締付け力が低下します。ホイール取付後、50～100km走行後を目安に増し締めを行います。
- **アルミホイールへの履き替えについて**
スチールホイール、アルミホイールへの履き替えは、それぞれ専用のホイールボルトやナットへの交換が必要となります。誤組や混用は、ボルト折損などの原因となります。必ず確認してください。

ホイール締付け方式

ホイールの締付け方式には、球面座で締付けるJIS方式と、平面座で締付けるISO方式があります。また「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合」大型車から、左右輪・右ねじとする「新・ISO方式」を採用しました。

ホイール締付け方式	ISO方式(8穴、10穴)	JIS方式(6穴、8穴)
ホイールサイズとボルト本数(PCD)	19.5インチ:8本(PCD275mm) 22.5インチ:10本(PCD335mm)	17.5(19.5の一部)インチ:6本(PCD222.25mm) 19.5、22.5インチ:8本(PCD285mm)
ボルトサイズ ねじの方向	M22 左右輪:右ねじ(新・ISO方式) 右輪:右ねじ 左輪:左ねじ(従来ISO方式)	前輪M24(または20) 後輪M20、M30 右輪:右ねじ 左輪:左ねじ
ホイールナット 使用ソケット	平面座(ワッシャー付き)・1種類 33mm(従来ISO方式の一部は32mm)	球面座・6種類 41mm/21mm
ダブルタイヤ	一つのナットで共締め	インナー、アウターナットそれぞれで締付け
ホイールのセンターリング	ハブインロー	ホイール球面座
アルミホイール履き替え	ボルト交換	ボルトおよびナット交換
後輪ダブルタイヤの締付け構造	<p>新・ISO方式は、ホイールにISO方式の識別ラベルがあります。 (※一部の車両には、無い場合があります)</p>	

詳しい取扱いは・・・
日本自動車工業会発行の右記資料を、ご覧ください。
※締付けトルクは、以降の一覧表を参照してください。

- 新・ISO方式ホイール取扱いガイド
(掲載サイト) http://www.jama.or.jp/user/iso_wheel/index.html
- 車輪脱落防止のための正しい車輪の取扱いについて
(掲載サイト) http://www.jama.or.jp/user/fall_off_wheel/index.html

一般社団法人 日本自動車工業会

いすゞ自動車(株)／日野自動車(株)／三菱ふそうトラック・バス(株)／UDトラック(株)

アルミホイール、スチールホイールの履き替えについて

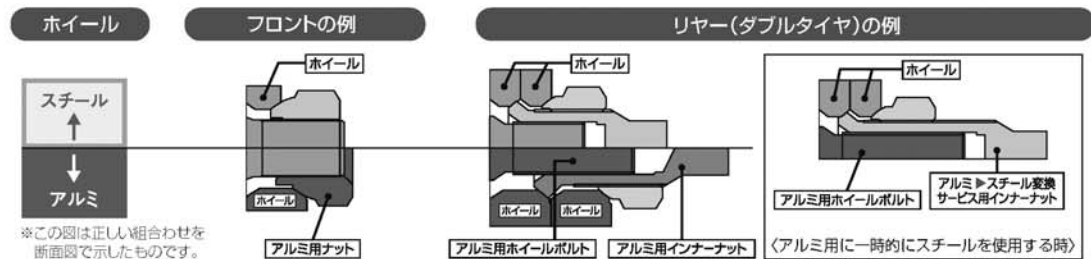
JIS方式(6穴・8穴 球面座)

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え	アルミ用に一時的にスチールを使用する時(注1)
フロント	アルミ用のナットに交換(注2)	スチール用のナットに交換(注2)	スチール用のナットに交換
リヤ(ダブルタイヤ)	ホイールボルト、インナーナットをアルミ用に交換	ホイールボルト、インナーナットをスチール用に交換	アルミ用ホイールボルトを使用してスチールを履く場合のサービス用インナーナットに交換(注3)

注1:アルミホイールを履いた車両で、冬期間スチールホイールのスタッドレスタイヤを使用するような場合です。

注2:日野車は、ナットに加え、それぞれ専用のホイールボルトに交換します。

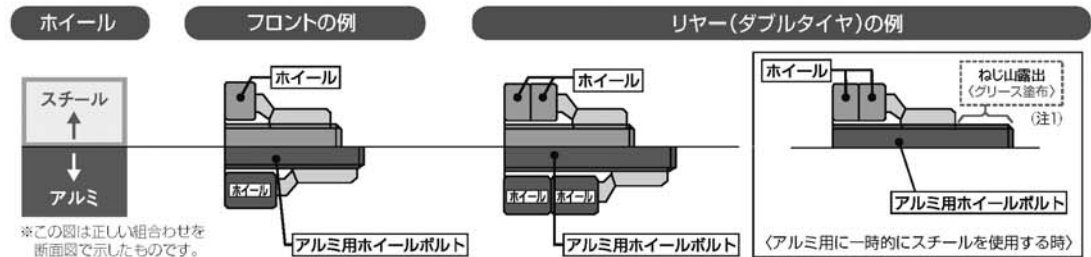
注3:再度、アルミホイールを履く場合には、アルミ用のインナーナットへの交換が必要です。



ISO方式(8穴・10穴 平面座)

ホイール	スチールからアルミに履き替え	アルミからスチールに履き替え	アルミ用に一時的にスチールを使用する時
フロント リヤ	ホイールボルトをアルミ用に交換 (ホイールナットは共用品)	ホイールボルトをスチール用に交換 (ホイールナットは共用品)	そのままアルミ用ホイールボルトにスチールホイールを装着(ホイールナットは共用品)(注1)

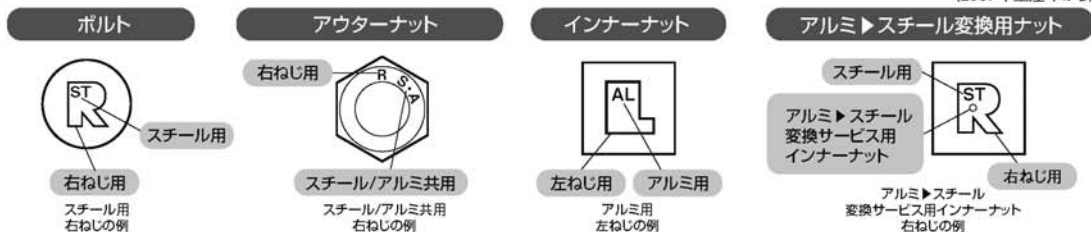
注1:ボルトのねじ部がナットから通常より出っ張ります。露出したねじ部にグリースを塗るなどして、ねじ部の防錆を行ってください。



ホイールボルト、ナットの識別表示について

JIS方式(6穴・8穴 球面座)

(2007年生産車から)



新・ISO方式(8穴・10穴 平面座)

(2010年生産車から)



識別表示

ねじの方向	右ねじ	R
	左ねじ	L
ホイールの種類	スチール用	ST
	アルミ用	AL
	共用	S・A

2010年以降～

排出ガス規制・ポスト新長期規制適合

中・大型車の

「ホイールナット締付けトルク」一覧

国内大型4社、排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車

中・大型トラック・バスの「ホイールナット締付けトルク」一覧です。

【参考】

- 排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車とは、車両型式の排出ガス規制・識別記号「3桁」の1桁目が

「S□□-」または「T□□-」(※「T□□-」は、低排出ガス10%低減)

車両総重量3.5トン超、12トン以下:平成22年規制(新型車 平成22年10月～、継続生産車 平成23年9月～)

「L□□-」または「Q□□-」(※「Q□□-」は、低排出ガス10%低減)

車両総重量12トン超:平成21年規制(新型車 平成21年10月～、継続生産車 平成22年9月～)

の車両です。

(中・大型トラック・バスでの例)

- 表中の主要車型欄「*」印以降は、記号を省略しています。
- 締付けトルクは、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近く(ドア開口部周辺など)にも表示しています。
- 「排出ガス規制・新長期規制適合車(含む従前車)」のホイールナット締付けトルクは、裏面の「ホイールナット締付けトルク」一覧を参照してください。
- その他詳しい取扱い方法や、次表以外の車型等は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルを参照してください。
- 締付けトルクの単位は、国際単位(SI単位)「N・m」で表記、()内に「kgf・m」を記載しています。「kgf・m」換算は、タイヤ空気圧同様「N・m」÷10としています。(※排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車から)

ホイールの種類 JIS/6穴(PCD222.25mm) 球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)

N・m(kgf・m)

メーカー	ねじサイズ	主要車型(通称名等)	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	{トラック:フォワード} FR*, FS*, GS*	450~500 (45~50)
		{バス:エルガミオ} LR*	
		{バス:ガーラミオ} RR*	400~480 (40~48)
日野	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	{トラック:レンジャー} FC*, FD*, GC*, GD*, FX*, GX*	400~480 (40~48)
		{バス:メルファ} RR*	
		{バス:レインボー} KR*	450~500 (45~50)
三菱ふそう	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	{トラック:ファイター} FK*	450~500 (45~50)
UDトラックス	前輪 M20×1.5 後輪 M20/M30×1.5	{トラック:コンドル} MK*, LK*	380~430 (38~43)

ホイールの種類 JIS/8穴(PCD285mm) 球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)			N・m(kgf・m)
メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5	〔トラック:フォワード〕 FRS*(一部の車両), FSS*(一部の車両)	550~600 (55~60)
日野	後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:レンジャー〕 FT*	

ホイールの種類 新・ISO/8穴(PCD275mm) 平面座(左右輪:右ねじ)			N・m(kgf・m)
ホイールの種類 新・ISO/10穴(PCD335mm) 平面座(左右輪:右ねじ)			
メーカー	ねじサイズ	主要車型〔通称名等〕	締付けトルク
いすゞ	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:フォワード、ギガ〕 FT*, FV*, CV*, CX*, CY*, EX*, SF*, SZ*	550~600 (55~60)
		〔バス:エルガ、ガーラ〕 LV*, RU*	
日野		〔トラック:レンジャー、プロフィア〕 FE*, FG*, GK*, FR*, FS*, FN*, FW*, SH*, SS*, FJ*, FQ*, FH*, HF*, HZ*	
		〔バス:ブルーリボン、セレガ〕 KV*, HU*, RU*	
三菱ふそう		〔トラック:ファイター、スーパーグレート〕 FK*, FQ*, FP*, FU*, FV*, FS*, FY*	
		〔バス:エアロスター、エアロクイーン、エアロエース、エアロミディ〕 MM*, MP*, MS*, MK*	
UDトラックス		〔トラック:コンドル、クオン〕 PK*, PW*, CK*, GK*, CD*, CV*, CW*, CX*, CG*, CF*, CZ*, LK*	

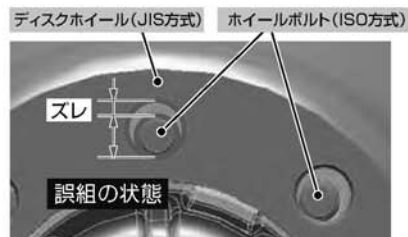
2010年以降

19.5インチホイールの誤組について

● 19.5インチホイールでは、新・ISO方式と従来のJIS方式とで、ボルト本数が同じ(8穴)、PCDの差が小さいため(ISO8:PCD275mm JIS8:PCD285mm)、気づかないとボルトセンターがずれたまま、ISO・8ハブにJIS・8ホイールが装着できてしまいます。誤って新・ISO方式に、JIS方式ホイールを装着すると、十分な締付け力が得られず、ホイール亀裂や車輪脱落事故の原因となります。

- 19.5インチでは、従来のJIS方式と同じ8穴ホイールで、JIS方式ホイールのボルト穴径が大きいため、PCDの小さい(10mm)ISO方式・8スタッドハブにJIS方式・8穴ホイールが入ってしまう。
- 反対、すなわち従来のJIS方式・8スタッドハブに、ISO方式・8穴ホイールは、ホイール穴径が小さいため、挿入することができない。

※22.5インチホイールは、ボルト本数が異なるため(JIS8本、ISO10本)、誤組付けはできません。



～2010年以前

排出ガス規制・新長期規制適合車 **含む従前車**

中・大型車の 「ホイールナット締付けトルク」一覧

国内大型4社、排出ガス規制・新長期規制適合車(含む従前車)
中・大型トラック・バスの「ホイールナット締付けトルク」一覧です。

- 排出ガス規制・新長期規制(平成17年排出ガス規制)適合車・以前の車両で、車両型式の頭2桁(または3桁)が一致、ホイールボルト本数、ねじサイズが下表に適合する場合に、適用する締付けトルク一覧です。
- 車両型式が一致しない場合や、ねじサイズが異なる場合は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルに記載されている締付けトルクをご確認ください。

- 表中の主要車型欄「*」印以降は、記号を省略しています。
- 締付けトルクは、車両の「タイヤ空気圧ラベル」の近く(ドア開口部周辺など)にも表示しています。
(※旧年式車では、締付けトルクのラベル表示がない場合もあります)
- 「排出ガス規制・ポスト新長期規制適合車」のホイールナット締付けトルクは、裏面の「ホイールナット締付けトルク」一覧を参照してください。
- 下表以外の車型や、ボルト、ナットのねじサイズが異なる車両は、車載の取扱説明書や整備のマニュアルに記載されている締付けトルクで締付けてください。
- 締付けトルクの単位は、国際単位(SI単位)「N・m」で表記、()内に「kgf・m」を記載しています。「N・m」は、「kgf・m」×9.8(有効数字2桁)としています。

*日産ディーゼル工業(株)は、2010年2月社名を、UDトラックス(株)に変更しました。

ホイールの種類	JIS/6穴(PCD222.25mm)	球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)	N・m(kgf・m)
メーカー	ねじサイズ	主要車型(通称名等)	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:フォワード〕 FR*, FS*, GS*	440~490 (45~50)
		〔バス:エルガミオ〕 LR*	
		〔バス:ガーラミオ〕 RR*	390~470 (40~48)
日産ディーゼル (UDトラックス)	前輪 M20×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:コンドル、ビッグサム〕 MK*, LK*, PW*, CW*, CX*, CG*	370~420 (38~43)
		〔バス:スペース*〕 RM*, JM*, EN*, RN*	
日野	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:レンジャー〕 FC*, FD*, GC*, GD*, FX*, GX*	390~470 (40~48)
		〔バス:メルファ、レインボー〕 RR*, RJ*	
		〔バス:レインボー〕 KR*	440~490 (45~50)
三菱ふそう	M20/M30×1.5	〔トラック:ファイター〕 FH*, FK*, FL*, FN*	370~410 (38~42)
		〔バス:エアロミディ〕 ME*, MJ*, MK*	

2010年以前

ホイールの種類 JIS/8穴(PCD285mm) 球面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ)			N・m(kgf・m)
メーカー	ねじサイズ	主要車型(通称名等)	締付けトルク
いすゞ	前輪 M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:フォワード、ギガ〕 FS*, FT*, FV*, CV*, CX*, CY*, EX*	540~590 (55~60)
		〔バス:エルガ、ガーラ〕 LT*, LV*, HR*	
〔トラック:コンドル、ビッグサム、クオン〕 LK*, PK*, PW*, CK*, CV*, CD*, CW*, CX*, CG*, GK*, GW*, CF*, CZ*			
〔バス:スペース*〕 RM*, RP*, JP*, UA*, RA*, RD*, RG*, AS*			
日野	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:レンジャー、プロフィア〕 FE*, FG*, GK*, FR*, FS*, FN*, FW*, SH*, SS*, FJ*, FT*, FQ*, FH*	540~590 (55~60)
		〔バス:レインボー、ブルーリボン〕 KV*, HR*, HU*, HT*	
三菱ふそう	前輪 M20×1.5または M24×1.5 後輪 M20/M30×1.5	〔トラック:ファイター、スーパーグレート〕 FK*, FL*, FQ*, FM*, FN*, FP*, FU*, FV*, FT*, FS*, FY*, FR*, FW*	540~590 (55~60)
		〔バス:エアロ*〕 MJ*, MK*, MP*, MM*, MS*, MU*, AA*, AR*, AJ*	

ホイールの種類 ISO/10穴(PCD335mm) 平面座(右輪:右ねじ 左輪:左ねじ ^{一部} 右ねじ)			N・m(kgf・m)
メーカー	ねじサイズ	主要車型(通称名等)	締付けトルク
いすゞ	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:ギガ〕 EX*	490~540 (50~55) ※注1
		〔バス:ガーラ〕 LV*, RU*	
日産ディーゼル (UDトラックス)		〔トラック:ビッグサム、クオン〕 CF*, CZ*	590~640 (60~65)
		〔バス:スペース*〕 RP*, RA*, RD*, RG*, AS*	540~590 (55~60)
日野	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:日野スカニア〕 SHD*	600 (61)
		〔トラック:プロフィア〕 FR*, FS*	490~540 (50~55) ※注1
〔バス:セレガ〕 RU*			
三菱ふそう	前輪 M22×1.5 後輪 M22×1.5	〔トラック:スーパーグレート〕 FP*, FU*, FV*, FT*, FR*, FW*	560~660 (57~67)
		〔バス:エアロ*〕 MP*, MS*, MU*, AA*, AR*	540~590 (55~60)

※注1:総輪駆動車(いすゞ:SF*, SZ*)(日野:HF*, HZ*)で、前輪が「ISO/10穴」の締付けトルクは、590~640N・m(60~65kgf・m)です。

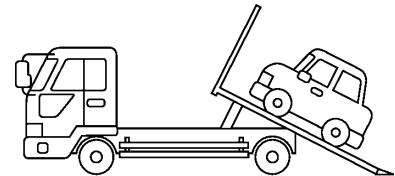
4. 自家用自動車有償運送制度について

平成23年9月より「道路運送法第78条第3号の有償運送許可」に基づく、車積載車（白ナンバー）による道路上の事故車及び故障車の排除業務について、事業用ナンバーでなくても、事業者が有償運送許可を受けるために必要な研修を受講し、管轄する運輸支局に申請することにより、地域、期間を限定した上で当該事業場が行うことが可能となりました。

そのため、平成23年度に必要な研修を受講し申請許可を受けた事業者であっても、1年毎の許可申請が必要となり、今年度も引き続き有償運送許可を得て排除業務を行うため、許可日までに必要な研修を受け許可申請を行って下さい。

また、これを機会に有償運送許可を受けようとする事業者が、研修を受講し許可申請をする場合も同じ扱いとなります。

研修日程等については、自動車整備振興会にお問い合わせ下さい。



自家用自動車有償運送制度に関するQ&A

Q1. 車積載車とは

A1. 「自動車を積載することが出来る装置のある自動車」

平ボディ車 バン型車、軽トラック等で、排除業務対象車両を固定する道具（装置）があるもの。

（四輪、二輪の自動車及び原動機付自転車の排除業務も対象となる）

Q2. 期間の限定とは

A2. 有償運送許可申請は、1年ごとに行う必要があり、申請日前1年間に研修を受講する必要がある。

Q3. 許可要件である、「研修を受講した事業者」とはだれが受講すれば要件をみたすのか

A3. 原則として、代表者が望ましいが事業者のうち自家用有償運送許可に係る管理担当者1名が受講すればよい。

又複数の営業所を有している事業者は、各営業所に所属する担当者が望ましいが、排除業務を行う者に対し、社内で同等の教育を行えば研修会の受講者は1事業者1名でも可とする。

Q 4. 区間等はどこまで認められているのか

A 4. 道路上の現場（原則として許可を受けた運輸支局管内に限る）から、最寄りの整備工場等あくまでも緊急退避、一時的排除に限られる。

Q 5. 有償運送許可による搬送ができる故障の範囲等の定義があるのか

A 5. 自走不能、自走困難等に限られる。

Q 6. 自宅からの排除業務の取扱いは

A 6. 自宅の場合、公共性や緊急性があるとは言えず、貨物自動車運送事業者にて対応すべき事業となりますので有償運送許可の対象にはなりません。

Q 7. 有償運送許可を取得している車両を借りての業務は可能か
(搬送事業者は有償許可を受けていない)

A 7. 有償運送許可は、事業者及び車両を特定して申請することになるので、他の事業者が当該車両を借りて有償運送することはできない。

Q 8. 研修受講者以外は、排除業務に携わってはならないのか

A 8. 1 事業者 1 名が受講し、他の従業員に対し社内教育を実施すれば排除業務に携わることができる。

Q 9. 営業所が異なる運輸支局管轄地域にある場合、営業所毎に申請する必要があるのか

A 9. 営業所がある地域を管轄する運輸支局へ申請すること。

Q10. 有償運送許可証を紛失した場合の対応は

A10. 許可を受けた運輸支局と相談して下さい。

Q11. 研修を受けた社員が退職した場合、新たに有償運送許可申請を行う必要があるか

A11. 新たに申請する必要はない。
研修受講者が退職前に排除業務を行う者に対し指導・教育を実施することが望ましい。

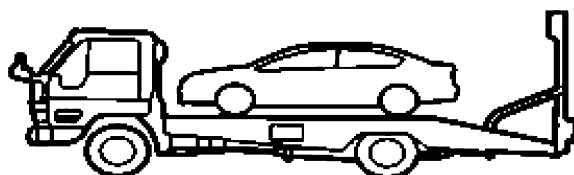
Q12. 研修受講者が退社し、他の企業等に再就職した際に、同企業が同者の受講をもって許可申請をすることは可能か

A12. 受講者に対し許可を与えるものではないので、再就職先の事業者が許可申請をすることができない。

Q13. 有償運送許可を受けた運輸支局管轄外での事故及び故障の場合、自社顧客からの要請であれば有償搬送することは可能か

A13. 整備工場が県境等付近に位置しており、現場より最寄りの工場の場合は例外的に可能だが、遠方の地域までの搬送はできない。

他詳細については、自動車整備振興会にお問い合わせ下さい。





トランジャー
宣伝!

愛車を守る盗難対策 5つの心得!

1 盗難防止機器を使おう!

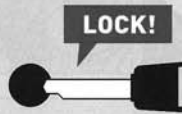
カギを掛けていても被害に遭うケースは、全体の70%以上*。
バー式ハンドルロックやセンサー式警報装置、GPS追跡装置
などを使って、盗難防止効果を高めよう。



トランジャー1号

2 降りたら必ずドアロック!

カギをつけたままクルマから離れるのは、盗難対策以前の問題。
クルマから離れるときは、どんなに少しの間でも窓を
閉めてドアロックしよう。



トランジャー2号

3 イモビライザを装着しよう!

イモビライザは、カギから発信されるIDコードを車両本体内のコンピュータ
が照合し、一致しないとエンジンが始動しないしくみ。偽造しにくいので、盗
難防止効果も抜群。新車を購入する際はイモビライザを極力装着しよう。

イモビライザ
あり 11.9%
(2,077件)

イモビライザ
なし 88.1%
(15,343件)

キーなし盗難のうち、イモビライザ
装着車の占める割合*

トランジャー3号

4 大切なものは、車内に放置しない! カーナビの盗難にも気をつけよう!

2010年、車上ねらいは12万件以上*発生。貴重品はもちろんカバンや服などは車内放置
せず、スペアキーや緊急用スマートキーをグローブボックスに入れたままにしないよう確認
しよう。

それから、部品ねらいは7万件近く*発生し、その中でもカーナビの盗難が増加している。備
え付けタイプは盗難防止ネジで固定し、取り外し可能なタイプは駐車中は自宅などに持ち
帰ろう。万が一の盗難に備え、カーナビの製造番号が記載されている保証書は車内以外の
場所に保管しよう。新たにカーナビを購入する際は、セキュリティコード機能が搭載された機
種を選ぼう。また最近被害が深刻になっているナンバープレートの盗難も「ナンバープレート
盗難防止ネジ」を取り付け、盗難対策を心がけよう。



トランジャー4号

5 設備が充実した駐車場を探してね!

自動車盗難の大半が駐車場で発生。自宅の駐車場には照明や防犯カメラ
を備えましょう。月極駐車場は夜間でも明るく、防犯設備のある駐車場を
選んでね。



トランジャー5号

※2010年データ(警察庁調べ)

詳しくは、官民合同プロジェクトチーム <http://www.car-tounan-boushi.jp> にアクセスしよう。

もしも、自動車盗難や車上ねらいに遭ってしまったら…

すぐに110番! 車両保険(共済)に加入している場合は、加入損害保険会社またはJA共済にも連絡を!

私たちは自動車盗難防止に取り組んでいます。——自動車盗難等の防止に関する官民合同プロジェクトチーム

警察庁 財務省 国土交通省 経済産業省 (社)日本損害保険協会 一般社団法人日本自動車工業会 JA共済
(社)全国警備業協会 (財)全国防犯協会連合会 一般社団法人全国レンタカー協会 一般社団法人全日検 (社)全日本駐車協会
一般社団法人日本貨物検査協会 日本自動車車体整備協同組合連合会 (社)日本自動車整備振興会連合会 (社)日本自動車販売協会連合会
日本自動車輸入組合 一般社団法人日本自動車連盟(JAF) (社)日本中古自動車販売協会連合会 日本中古車輸出業協同組合 公益社団法人日本防犯設備協会

【お問い合わせ先】

社団法人 日本損害保険協会 業務運営部 自動車盗難対策室 〒101-8335 東京都千代田区神田淡路町2-9
TEL: 03-3255-1226 <http://www.sonpo.or.jp>



6. 長期使用車両の予防整備啓発について

近年、長期間使用及び積算走行距離が多い車両が増加し、今後もさらに延びる傾向にあります。こうした状況の中で、車両を使用し続けることで本来の性能を出せない状態になっている事例が多く、このような状態で使用し続けると、突然重度の故障に陥り、多額の出費につながりかねません。

これらを防止するためには、法定点検だけではなく、年式、走行距離に見合った的確な点検・整備を行うよう自動車使用者に対しアピールして行く必要があります。


自動車使用者に予防整備を説明するために、下記のような参考資料等を利用して、積算走行距離が多い車両に発生する可能性が高い事例を説明し、長期使用車両の推奨点検を提案して下さい。


〈参考資料例〉

長期間使用されたクルマの
点検整備を実施しましょう!

長期使用車両の 推奨点検整備実施 マニュアル

ユーザーのみなさまにお車を
末永く快適に使用していただくために



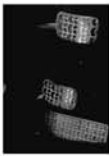

社団法人 日本自動車整備振興会連合

長期使用車両の推奨点検項目チェックシート									
点検良好:レ	交換:X	調整:A	清掃:C	分解:O	修理:△	締付:T	給油(水):L	省略:P	該当なし:/
<small> ・本推奨点検項目を実施した際は、定期点検整備記録簿の「その他の点検項目」に「別紙」と記載し、本シートを添付して下さい。 (本シートは記録簿の別紙として使用することが可能です。) ・「実施希望項目」欄は、ユーザーとの調部の結果、点検または交換を実施する項目にチェックを記入して下さい。 ・「推奨点検項目/サスペンションの状態(機能の低下)」は指定自動車整備事業規則の特異な状況(シビアコンディション)で 使用している車両の場合の点検と内容が重複しています。 ・「実施希望項目」欄に※印がある項目は自家用貨物及び事業用車の法定定期点検と内容が重複しています。 ・備考欄は作業料金の記入等ご自由にお使いください。 </small>									
車検(定期点検)時ご提案の長期使用車両推奨点検(交換)項目				実施希望項目	備考	点検結果			
各種ベダルパッドの摩耗									
サスペンションの状態(機能の低下)(ショックアブソーバーおよびスプリングのへたり)									
クラッチの作用					※				
プロペラシャフトのジョイント部およびベアリングのがた					※				
ドライブシャフトのジョイント部およびベアリングのがた					※				
ブラグコードの状態					※				
ラジエータキャップの状態									
エンジンマウントラバーおよびブラケットの状態									
インジケータランプの点灯状態									
シートベルトの損傷、作用					※				
ブレーキホースの交換									
ブレーキマスターシリンダー・ブレーキバルブのゴム部品(インナーキット)の交換									
ディスクキャリパー・ホイールシリンダー・エキストラクター・ブレーキキャリパーのゴム部品(インナーキット)の交換									
ブレーキ増力装置のゴム部品(インナーキット・バキュームホース)の交換									
スパークプラグ(白金・イリジウム)の交換									
フューエルフィルタの交換									
フューエルホースの交換(エンジンルーム)									
クーラント(LLC、冷却水)の交換									
タイミングベルトの交換									
パワーステアリングオイル(ホース)の交換									
エアドライヤーの乾燥剤(ゴム部品)の交換									
使用者の氏名又は名称 自動車登録番号又は車両番号又は車台番号									
× 〆									

本チェックシートは必要に応じてコピーしてご使用ください。

乗用車 編

各種ベタルバルブの摩耗



ベタルを逐次磨き、滑りやすくなる!
ブレーキ、アクセル、クラッチ等のベタルバルブが摩耗すると、滑りやすくなります。

スパークプラグ(白金・イリジウム)の交換

点火不良によりエンジン不調、燃費悪化!
電極の消耗等により点火ミスが発生し、燃費不良状態になります。

クラッチの作用

エンジン回転数だけ上がり、進まない!
クラッチディスクが摩耗するとクラッチが滑るようになります。すると、エンジン回転数だけが上がり、トランスミッションに十分に動力が伝わらなくなります。

ラジエータキャップの状態



オーバーヒート!
ラジエータキャップの機能により、通常冷却水の沸騰は100°C程に保たれています。ラジエータキャップが損傷すると、沸点が下がり冷却水が沸騰し、あふれ出すことでオーバーヒートする可能性があります。

タイミングベルトの交換



エンジン停止・破損!
交換時期を超えて、ひび割れしている状態で使用を続けると、ベルトが切れてエンジンが止まってしまいます。最悪の場合、ピストンがバルブを突き上げて、エンジン内部分が損傷する可能性があります。

エンジンマウントラバー及びブラケットの状態



エンジンルームからエンジン振動が伝わる!
ゴム部品の劣化により騒音や振動が増え、乗客が不快に感じる恐れがあります。

ブレーキマスターシリンダのゴム部品(インナーキット)の交換



ブレーキの効きが悪くなる!
各種ゴム部品が劣化するとブレーキオイル漏れが発生し、油圧が低下することで制動力が低下し、停止するまでの距離が長くなる可能性があります。

ディスクキャリパー・ホイールシリンダのゴム部品(インナーキット)の交換



ブレーキホースの交換



各種ゴム部品が劣化するに伴ってブレーキオイル漏れが発生し、油圧が低下することで制動力が低下し、停止するまでの距離が長くなる可能性があります。

インジケータランプの点灯状態



車の不調に気付かず!
重症に!
警告灯のランプが切れていると、車の不調やトラブルが起きた際にドライバーに情報が伝わらず、重大な故障に繋がる恐れがあります。

プロペラシャフトのジョイント部及びベアリングの点検



走行時にガタガタ音と振動が発生!
プロペラシャフトのベアリングやジョイント部分が摩耗することによりガタが発生し、走行中に異音や振動が発生します。

サスペンションの状態(機能の低下)



段差で車が跳ねる!
長期間の使用により、ショックアブソーバー及びスプリングがはたると、段差で車が跳ねやすくなり、揺れが収まりにくくなり、乗り心地が悪くなります。

フューエルホースの交換(エンジンルーム)

燃料漏れによる臭い! 最悪、車両火災に!
ゴム素材のため、振動や熱の繰り返しやエンジンルーム内の熱気によりホースが劣化することで、燃料漏れが発生し、最悪、車両火災に至る可能性があります。

フューエルフィルタの交換

エンジン不調(エンジンが掛からない!)
フューエルフィルタに異物がたまり、適正な量の燃料を供給できなくなり、エンジン不調の原因になります。

クーラント(LLC、冷却水)の交換

ボンネットから煙がオバーヒート!
指定の交換時期を過ぎたまま使用し続けると、断熱防止機能が低下し、エンジンやラジエーター内に腐食させ、錆びた冷却水の通路を詰まらせてオーバーヒートしたり、ラジエーター穴が開き、冷却水漏れを起こす可能性があります。

プラグコードの状態

エンジンの調子が悪い! 加速時にもたつく!
プラグコードの劣化により、点火ミスが発生し、点火不良状態になることで、エンジンの調子が悪くなります。

ドライブシャフトのジョイント部及びベアリングの点検



走行時にガタガタ音と振動が発生!
ドライブシャフトのベアリングやジョイント部分が摩耗することによりガタが発生し、走行中に異音や振動が発生します。

シートベルトの損傷、作用

衝突事故でシートベルトが効かず、大ケガ!
シートベルトがほつれていたり、切れていたりすると、事故の際に本来の機能が働かず重大な怪傷につながる可能性があります。

トラック編

スパークプラグ(白金・イリジウム)の交換

点火不良によりエンジン不調、燃費悪化!
電極の消耗等により点火ミスが発生し、燃焼不良状態になります。

パワーステアリングオイル(ホース)の交換

ハンドル操作がスムーズでなくなる!
パワーステアリングオイルの劣化により構成部品がスムーズに作動しなくなる可能性があります。ホースが劣化してオイル漏れを起こすと、最悪、車両火災に至る可能性があります。

エンジンマウントラバー及びブラケットの状態

エンジンルームから
ガタガタ音と振動が発生!
ゴム部品の劣化により亀裂や損傷が発生しエンジン振動が伝わり、異音や振動につながる恐れがあります。



ラジエーターキャップの状態

オーバーヒート

ラジエーターキャップの機能により、通常冷却水の沸点は100℃程に保たれています。ラジエーターキャップが損傷すると、沸点が下がり冷却水が沸騰し、あふれ出すことでオーバーヒートする可能性があります。



クーラント(LLC、冷却水)の交換

キャブの下から水蒸気が! オーバーヒート!
指定の交換時期を過ぎたまま使用し続けると、腐食防止性能が低下し、エンジンやラジエーター内を腐食させ、錆などが冷却水の通路を詰らせてオーバーヒートしたり、ラジエーターに穴が開き、冷却水漏れを起こす可能性があります。

ブレーキ倍力装置のゴム部品(インナーキット/バキュームホース)の交換

ブレーキの効きや戻りが悪くなる!
バキュームホースの破損や、ゴム部品の劣化・膨張からシール性が失われ、倍力機構が働かず停止距離が長くなる、またブレーキの引きすぎを起し、最悪、車両火災に至る可能性があります。



ブレーキマスターシリンダー・ブレーキバルブのゴム部品(インナーキット)の交換



ブレーキの効きや戻りが悪くなる!
各種ゴム部品の劣化・膨張からシール性が失われ、倍力機構が働かず停止距離が長くなる、またブレーキの引きすぎを起し、最悪、車両火災に至る可能性があります。

ディスクチャリパー・ホイールシリンダー・ブレーキチャンパーのゴム部品(インナーキット)の交換



ブレーキホースの交換
各種ゴム部品の劣化・膨張からシール性が失われ、倍力機構が働かず停止距離が長くなる、またブレーキの引きすぎを起し、最悪、車両火災に至る可能性があります。

インジケータランプの点灯状態



車の不調に気が付かず!
重症に!
警告灯のランプが切れていると、車の不調やトラブルが起きた際にドライバーに情報が伝わらず、重大な故障に繋がる恐れがあります。

各種ペダルバルブの摩擦



ペダルを踏む際に滑りやすくなる!
ブレーキ、アクセル、クラッチ等のペダルバルブが摩耗すると、滑りやすくなります。

フェューエルホースの交換(エンジンルーム)

燃料漏れによる臭い! 最悪、車両火災に!
ゴム素材のため、振動や熱の繰り返しやエンジンルーム内の熱気によりホースが劣化することで、燃料漏れが発生し、最悪、車両火災に至る可能性があります。

フェューエルフィルタの交換

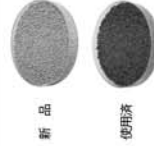
エンジン不調! エンジンが掛からない!
フェューエルフィルタに異物がたまり、適正な量の燃料を供給できなくなり、エンジン不調の原因になります。

サスペンションの状態(機能の低下)



段差で車が跳ねる!
長期間の使用により、ショックアブソーバー及びスプリングがへたると、段差で車が跳ねやすくなったり、揺れが収まらなくなったり、乗り心地が悪くなります。

エアトライヤーの乾燥剤(ゴム部品)の交換



ブレーキの効きや戻りが悪くなる!
エアの除湿作用が低下し、エアタンクや配管内に水分が浸入することで、ブレーキ機構の腐食や劣化が進行し、エア漏れが発生することで制動力が低下し、停止距離が長くなる、またブレーキの引きすぎを起す可能性があります。なお、寒冷地では水分が凍結し、ブレーキ機構や配管が凍結する恐れがあります。

【POINT】 脂質剤散布地域や海岸地域では、サビによるフレーム等各部の腐食の予防も大切です。

社 日本自動車整備振興会連合会

23年9月

7. 自動車リサイクル法に基づく引取業者・フロン類回収業者の登録更新手続きについて

使用済自動車の引取業者又は使用済自動車からのフロン類回収業者の自治体への登録は、「使用済自動車の再資源化等に関する法律」（自動車リサイクル法）に基づき、登録後、5年毎の更新手続きが必要となります。

そのため有効期間内に更新の手続きを行わない場合には、現在の登録は失効となり、新規に申請していただくことになります。

また、変更および廃業等の際にも届出が必要です。

引取業者登録の更新

登録申請が必要になる事由

- ・使用済自動車を引取る業務を継続的に行う場合

フロン類回収業者登録の更新

登録申請が必要になる事由

- ・使用済自動車のエアコンからフロン類の回収する業務を継続的に行う場合

変更、廃業時の届出

1. 変更の場合

届出を提出する事由

(1) 引取業者の場合

- ①氏名又は名称（商号変更を含む）及び住所ならびに法人にあっては代表者の氏名の変更
- ②事業場の名称及び所在地
- ③役員の氏名
- ④法定代理人の氏名及び住所
- ⑤フロン類が含まれているかどうかの確認する体制
又はフロン類回収業の申請時の内容に変更があった場合

(2) フロン類回収業者の場合

- ①氏名又は名称（商号変更を含む）及び住所ならびに法人にあっては代表者の氏名の変更
- ②事業場の名称及び所在地
- ③役員の氏名
- ④法定代理人の氏名及び住所
- ⑤その業務に係る第二種特定製品の種類及び回収しようとするフロン類の種類

⑥回収の用に供する設備の種類及び数

2. 廃業の場合

届出を提出する事由

事業の廃業等をした場合

※詳細は、各地方自治体窓口にお問い合わせ下さい。

8. 車検と定期点検についてのアンケート

「車検と定期点検についてのアンケート」

調査結果

■調査概要

- 調査目的：車検の利用状況や整備に関する認知を調査することによって、今後のマーケティング活動の基礎資料とする。
- 調査対象：楽天リサーチのモニター会員
下記①～④の条件を満たしている20～50代の男女
 - ①普通運転免許を所有していること
 - ②自家用車を所有していること
 - ③月1回以上運転すること
 - ④自分で車検費用を支払っていること
- 調査地域：関東地方（茨城県・栃木県・群馬県・埼玉県・千葉県・東京都・神奈川県・山梨県）
- 調査方法：インターネットリサーチ
- 調査時期：2011年12月19日(月)～21日(水)
- 有効回答数：300サンプル
- 割付：4セル
 - ①20代（20～29歳） 75サンプル
 - ②30代（30～39歳） 75サンプル
 - ③40代（40～49歳） 75サンプル
 - ④50代（50～59歳） 75サンプル
- 調査実施機関：楽天リサーチ株式会社
- 調査設計：株式会社クオラス コミュニケーションプランニング局

■回答者のプロフィール

- 性別：男性76.7%/女性23.3%
- 職業：公務員=7.0%/経営者・役員=3.0%/会社員（事務系）=28.0%/会社員（技術系）=22.3%/会社員（その他）=12.7%/自営業=7.7%/自由業=3.3%/専業主婦=3.3%/パート・アルバイト=4.7%/学生=1.0%/その他=1.3%/無職=5.7%
- 年齢：20～24歳=4.0%/25～29歳=21.0%/30～34歳=10.0%/35～39歳=15.0%/40～44歳=11.7%/45～49歳=13.3%/50～54歳=14.7%/55～59歳=10.3%
- 居住地：東京都=27.0%/神奈川県=21.4%/埼玉県=17.3%/千葉県=14.3%/茨城県=8.0%/栃木県=4.7%/群馬県=4.0%/山梨県=3.3%

■調査結果の要約

- ディーラー工場での車検利用者が半数以上を占める
 - ・直近での車検方法は「ディーラー工場」が52.0%、次いで「整備工場」36.0%となっている。また「ユーザー車検」は9.4%（代行者5.7%+自ら3.7%）で、前回の10.3%を下回っている。
 - ・点検結果・整備内容の説明を「口頭及び書面で説明を受けた」人は79.7%。「書面のみで説明を受けた」人を合わせると88.4%となった。また、ディーラー工場に依頼した人が説明を受けたのは92.3%と他の車検方法に比べ高くなっている。
 - ・車検方法を選択した理由としては「信頼できるから」が58.7%で最も高く、次いで「料金が安いから」31.7%、「車を購入したお店だから」30.3%となっている。車検方法別で見ると、整備工場では、「料金の安さ」、「信頼」、「家からの近さ」、「短期間」の順になっており、ディーラー工場では、「信頼」や「車を購入した場所」ということが重視されている。
- 車検の満足度は7割以上
 - ・全体の満足度は70.3%と2008年以降7割以上をキープしている。満足度が最も高いのは40代で、最も低いのは20代。
 - ・不満点は「料金が安い」や「対応が不親切」が多かった。
- ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは64.3%
 - ・ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは64.3%。一方で定期点検を行っていない理由としては、「不具合がある部分のみ修理して対応したから」が40.0%と最も多い。
- 次回の車検方法は「ディーラー工場」が46.0%、「整備工場」が30.7%
 - ・年代別では20代、30代が整備工場、40代、50代がディーラー工場という傾向が見られる。
- 『車検合格』の理解は、次の車検まで『大体安全』が38.3%
 - ・「次の車検まで安全である事とは関係ない」が34.7%、

「車検と定期点検についてのアンケート」調査結果

「安全で故障なく乗れる」が25.7%となっている。
 ・車検時の「重量税」「自賠責保険料」支払いの認知は92.3%で、過去6年間で最大となった。

■定期点検義務付けの認知は83.0%

- ・1年ごとの定期点検義務を認知しているのは83.0%と最近9年間で最も高い認知率となっている。性別では女性よりも男性の認知率が高く、また年代が高くなるにつれて認知率も高まる傾向がみられる。車検方法別ではディーラー工場が整備工場より10ポイント以上高い。
- ・1年ごとの定期点検を必ず行っている人は46.3%で、2007年以降最も高くなっている。「必ず行っている人」は女性の方が多く、また、車検方法別ではディーラー工場が必ず行っている人が6割を超える高い結果となった。
- ・定期点検を行わない理由は「整備料が高い」が50.0%で最も高い。
- ・日常点検を「使用時ごとに行う」は4.3%にとどまり、「時々行う」が59.3%、「全く行わない」が33.3%となっている。

■「てんけんくん」は22.7%、「認証看板」は36.3%、「検査標章」は93.7%、「点検整備済ステッカー」は88.0%の認知

- ・「てんけんくん」の認知は、男性より女性の方が高く、年代別では20代が44.0%と最も高かった。

- ・「認証看板」の認知は、男性の方が女性より高く、また、年代別では30代の認知率が低い。

- ・「検査標章」の認知は93.7%、「点検整備済ステッカー」の認知は88.0%であった。

■自動車のエコの関心は73.3%

- ・実施していることとしては「急発進・急ブレーキをしない」が70.0%、「タイヤの空気圧チェック」が43.3%、「余計な荷物を積まない」が43.0%で続いている。
- ・整備不良が環境に及ぼす影響の中で何を最も重大な問題と考えるかは「交通事故への危険性」が41.7%、「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が36.0%となっている。

■リサイクル部品の利用は20.3%で、利用したくない理由は「品質に不安があるから」

- ・リサイクル部品の利用は20.3%と前回をやや上回る結果。
- ・利用したくない理由は「品質に不安があるから」が最も高く69.4%で、特に車検方法別のディーラー工場では75.6%と高くなっている。

■不正改造の認知は「サングラスカー」89.3%、「ステッカーの貼付」59.3%、「クリアレンズ」62.0%

- ・「サングラスカー」「ステッカーの貼付」「クリアレンズ」とともに男性の認知が高く、年齢別ではいずれも30代と40代の認知が高かった。

■ 調査結果

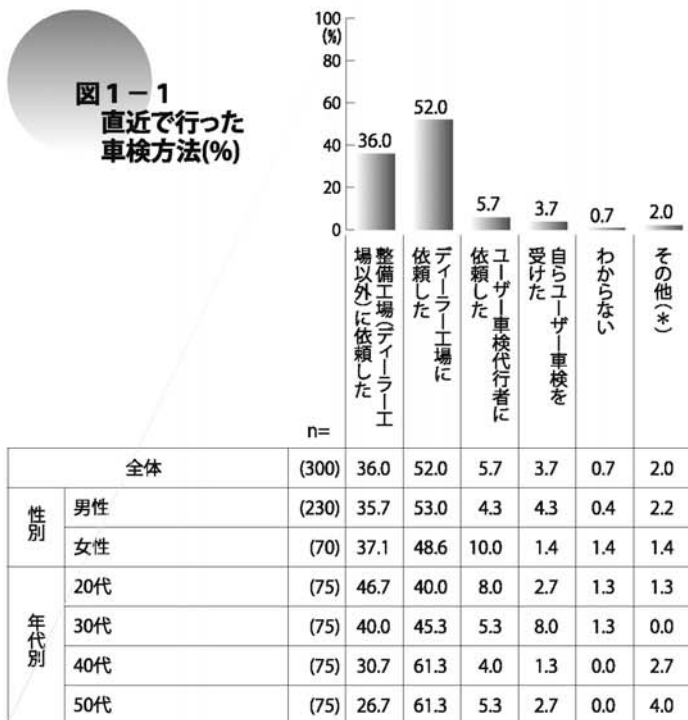
1. 車検の状況

1-1. 車検の方法 「ディーラー工場に依頼した」が最も多く52.0%

調査対象者全員に、直近に行った車検方法について尋ねた。

52.0%が「ディーラー工場に依頼した」と回答しており、次いで「整備工場（ディーラー工場以外）に依頼した」が36.0%で続いている。

年代別では、「整備工場（ディーラー工場以外）に依頼した」が20代で46.7%と最も高くなっており、年代が上がるにつれて割合は減少している。一方、「ディーラー工場に依頼した」は年代の上昇とともに高くなっている。



※その他の内訳＝オートバックス／ガソリンスタンド／車検専門業者

1-2. 点検結果・整備内容の説明有無

説明を受けた人は88.4%

調査対象者全員に、点検結果・整備内容の説明状況について尋ねた。

説明を受けたとの回答は、「口頭及び書面で説明を受けた」が79.7%、「書面のみで説明を受けた」が8.7%となっている。

年代別では、30代と40代で「説明を受けた計」が90%を超えており、高い数値となっている。

車検方法別では、ディーラー工場に依頼したが「説明を受けた計」で92.3%と他の車検方法に比べて高い。



* その他の内訳=いつも依頼しているので説明は受けていない/口頭で受けた

1-3. 選択理由

車検依頼先の選択理由は「信頼できるから」が58.7%

調査対象者全員に、車検方法を選択した理由について尋ねた。

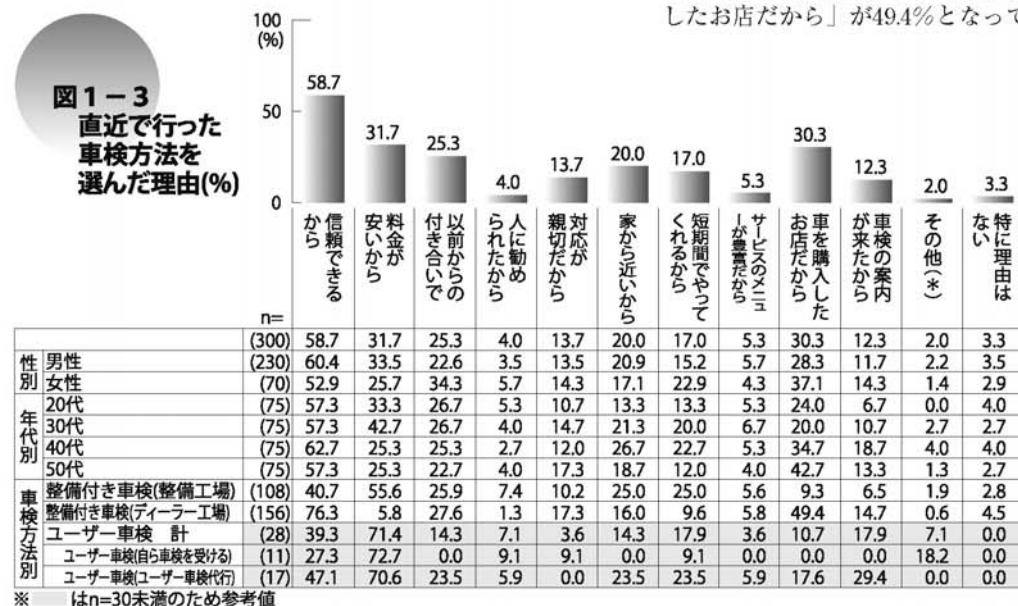
「信頼できるから」が58.7%で最も高く、次いで「料金が安いから」が31.7%、「車を購入したお店だから」が30.3%となっている。

性別に見ると、男性・女性ともに「信頼できるから」

がもっとも高い。

年代別に見ると、すべての年代において「信頼できるから」がもっとも高く、次いで20代・30代では「料金が安いから」、40代・50代では「車を購入したお店だから」となっている。

車検方法別に見ると、整備工場に依頼したでは「料金が安いから」が半数以上を占め、ディーラー工場に依頼したでは、「信頼できるから」が76.3%、また「車を購入したお店だから」が49.4%となっている。



* その他の内訳=Webサイトで整備情報を公開し信頼できたので/ガソリンが安くなる/ポイントが付く/自分の車だから/昔から自分でやっていたから/全額クレジットカード払いOK

2. 車検に対する満足度

2-1. 満足度 全体の70.3%が直近の車検に満足

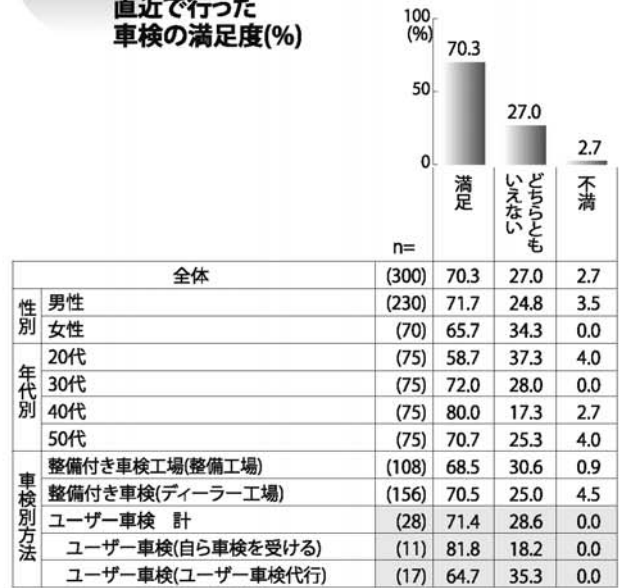
調査対象者全員に、直近の車検に対する満足度について尋ねた。

全体の70.3%が「満足」と回答する結果で、2008年以降は7割以上を維持している。

性別では、男性よりも女性の方が「満足」と答えた人が少なかった。

年代別に見ると、20代では「満足」と答えた人が58.7%と低く、40代では「満足」と答えた人が80.0%と高い結果となっている。

図2-1
直近で行った
車検の満足度(%)



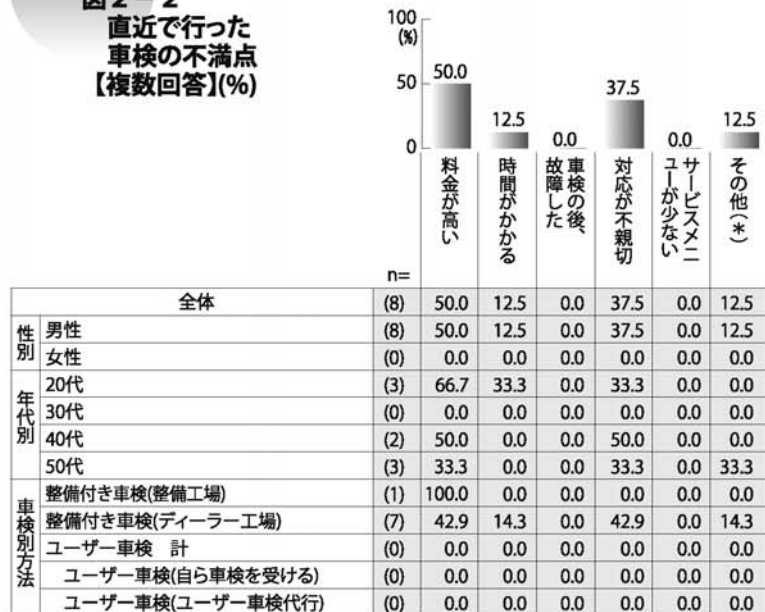
※ はn=30未満のため参考値

2-2. 不満点 「料金が高い」「対応が不親切」が全体の87.5%

直近で行った車検に不満と回答した人に不満点について尋ねた。

不満点は全体の半数が「料金が高い」と回答している。

図2-2
直近で行った
車検の不満点
【複数回答】(%)



※ その他の内訳=担当者が意地悪だった

※ はn=30未満のため参考値

3. ユーザー車検の定期点検

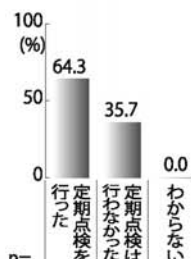
3-1. ユーザー車検の定期点検の有無

ユーザー車検を受けた人の中で定期点検を行っているのは64.3%

ユーザー車検を受けた人に、定期点検の有無について尋ねた。

参考値ではあるが、「定期点検を行った」は64.3%となっている。

図3-1 ユーザー車検の定期点検有無(%)



		n=	行った	行わなかった	定期点検はわからない
全体		(28)	64.3	35.7	0.0
性別	男性	(20)	70.0	30.0	0.0
	女性	(8)	50.0	50.0	0.0
年代別	20代	(8)	50.0	50.0	0.0
	30代	(10)	90.0	10.0	0.0
	40代	(4)	50.0	50.0	0.0
	50代	(6)	50.0	50.0	0.0
方法別	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(11)	81.8	18.2	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(17)	52.9	47.1	0.0

※ はn=30未満のため参考値

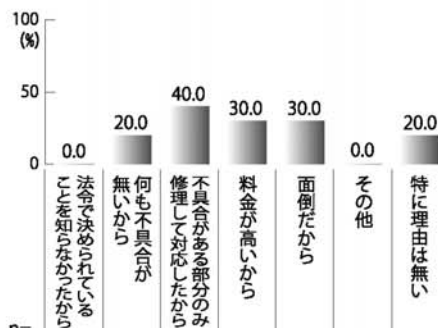
3-2. ユーザー車検で定期点検を行わなかった理由

「不具合がある部分のみ修理して対応したから」が最も高い

ユーザー車検を受けた人に、定期点検を行わなかった理由について尋ねた。

「不具合がある部分のみ修理して対応したから」が40.0%、以下、「料金が高いから」「面倒だから」が続いている。

図3-2 ユーザー車検で定期点検を行わなかった理由【複数回答】(%)



		n=	法令決められていないから	何も不具合が修理して対応したから	料金が高いから	面倒だから	その他	特に理由は無い
全体		(10)	0.0	40.0	30.0	30.0	0.0	20.0
性別	男性	(6)	0.0	16.7	50.0	33.3	0.0	0.0
	女性	(4)	0.0	25.0	25.0	0.0	25.0	50.0
年代別	20代	(4)	0.0	0.0	25.0	25.0	0.0	25.0
	30代	(1)	0.0	0.0	100.0	0.0	0.0	0.0
	40代	(2)	0.0	0.0	50.0	50.0	0.0	50.0
	50代	(3)	0.0	66.7	66.7	0.0	33.3	0.0
方法別	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(2)	0.0	0.0	50.0	100.0	50.0	0.0
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(8)	0.0	25.0	37.5	12.5	25.0	0.0

※ はn=30未満のため参考値

4. 次回の車検について

次回希望する車検方法は「整備付き車検(ディーラー工場)」が最も高く46.0%

調査対象者全員に、次回希望する車検方法について尋ねた。

「整備付き車検(ディーラー工場)」が46.0%と最も高

く、次いで「整備付き車検(整備工場)」が30.7%という結果となっている。

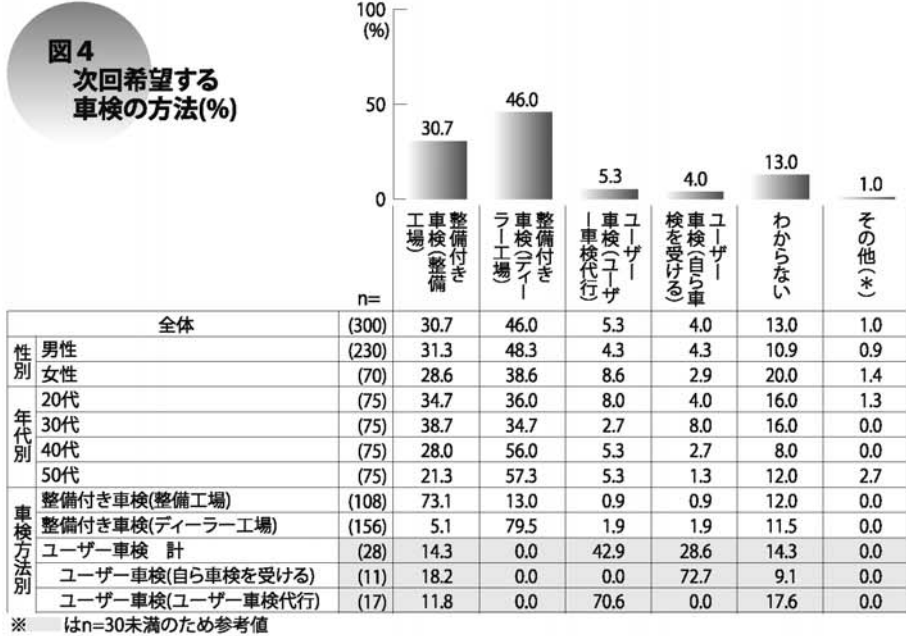
女性は「整備付き車検(ディーラー工場)」が男性に比

「車検と定期点検についてのアンケート」調査結果

べて低く、「分からない」との回答が目立つ。

年代別に見ると、30代では「整備付き車検（整備工場）」が、40代、50代では「整備付き車検（ディーラー工場）」がそれぞれ他の年代と比べて高い。

車検方法別に見ると、同じ車検方法を選んだ人は「整備付き車検（整備工場）」が73.1%、「整備付き車検（ディーラー工場）」が79.5%となっている。



* その他の内訳＝ガソリンスタンド／車検専門業者／同じスタンド

5. 車検に対する認識

5-1. 車検合格に対する理解度

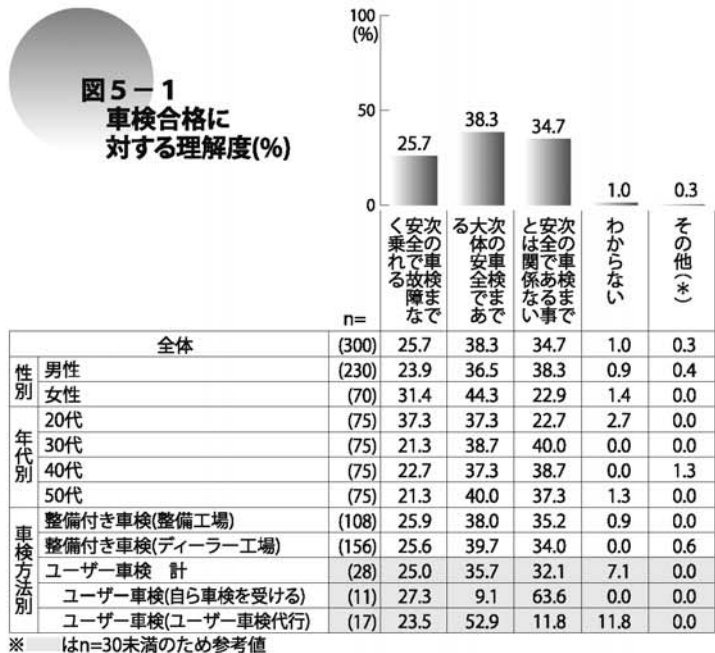
「次の車検までは安全である事とは関係ない」という認識は34.7%

調査対象者全員に、「車検が通った（合格した）」ことをどのように理解しているかを尋ねた。

「次の車検まで安全である事とは関係ない」は34.7%で、昨年の30.1%よりも高い数値となっている。

性別では、「次の車検まで安全である事とは関係ない」と答えた人は女性で22.9%と男性よりも低い結果となっている。

年代別に見ると、「次の車検まで安全である事とは関係ない」と答えた人は30代で40.0%と他の年代よりも高い数値となっている。



* その他の内訳＝6ヵ月ごとの点検をしていけば安全である

5-2. 車検時の「重量税」「自賠責保険料」支払いの認知

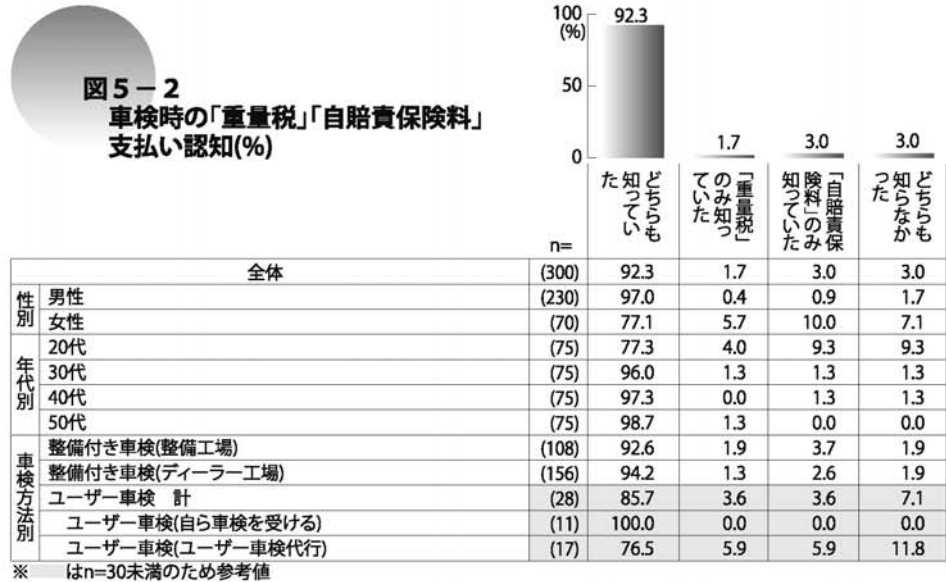
92.3%が車検時に双方を支払っていることを認知

調査対象者全員に、「重量税」と「自賠責保険料」を国に支払っていることの認知を尋ねた。

「どちらも知っていた」が92.3%で、過去6年間で最も高い数値となっている。

性別では、女性が「どちらも知っていた」77.1%で男性に比べて低くなっている。

年代別に見ると、20代が「どちらも知っていた」が77.3%と他の年代と比べて最も低く、年代が高くなるにつれて認知度が上昇している。



6. 1年ごとの定期点検・日常点検について

6-1. 定期点検の義務付けの認知

83.0%が「定期点検の義務付け」を認知

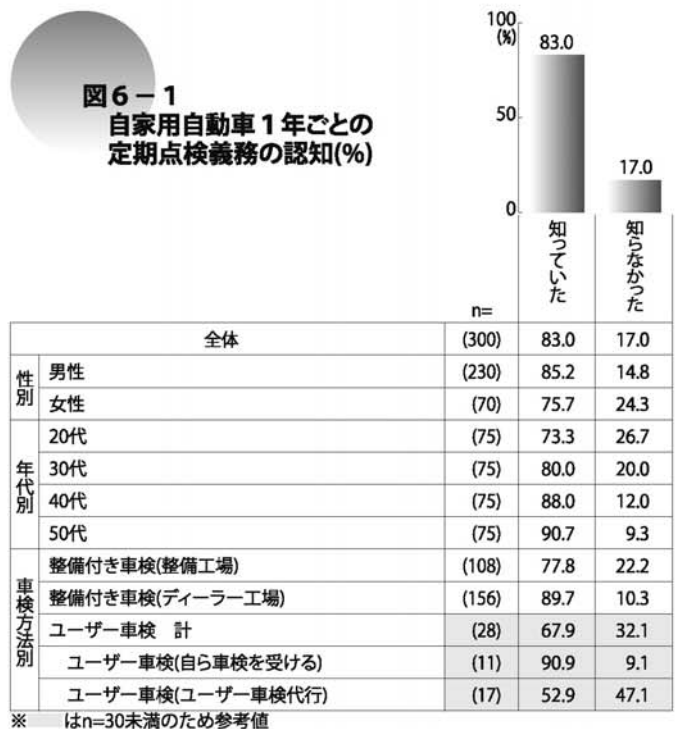
調査対象者全員に、1年ごとの定期点検が法律で義務付けられていることを認知しているか尋ねた。

「知っている」と回答した人が83.0%となり、過去の調査に比べ最も高い結果となっている。

性別で見ると、男性の85.2%に比べ、女性が75.7%となっている。

年代別に見ると、20代が73.3%と他の年代と比べて認知が最も低く、50代が90.7%で年代が高くなれば高くなるほど認知も高くなる結果となっている。

車検方法別では整備付き車検（ディーラー工場）で89.7%と整備付き車検（整備工場）に比べ高い認知率となっている。



6-2. 1年ごとの定期点検の実施

「必ず行っている」と回答した人は46.3%

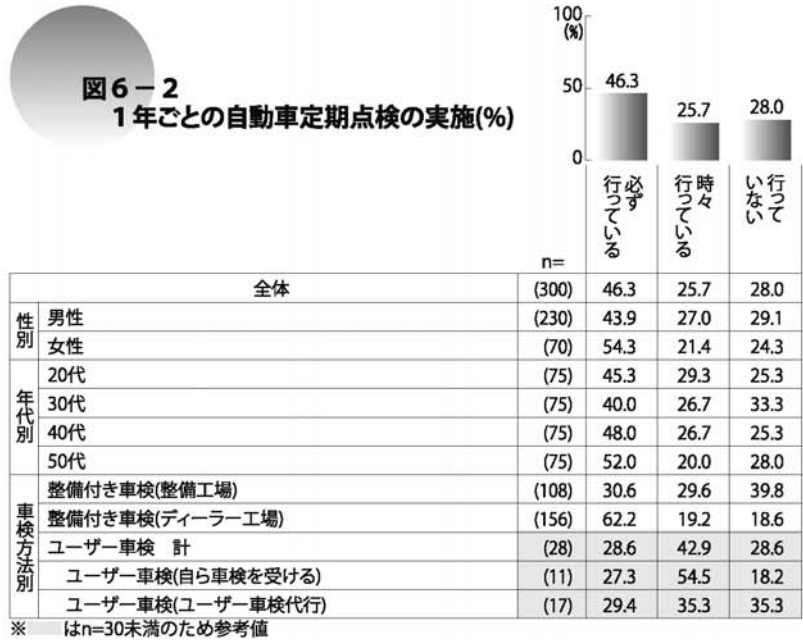
調査対象者全員に、1年ごとの定期点検を行っているか尋ねた。

「必ず行っている」と回答した人が46.3%で、昨年の37.2%に比べかなり上昇している。

性別では、女性で「必ず行っている」が54.3%と男性の43.9%に比べて高くなっている。

年代別に見ると、「必ず行っている」と回答した人が、30代が40.0%と最も低く、50代が52.0%と最も高い結果となっている。

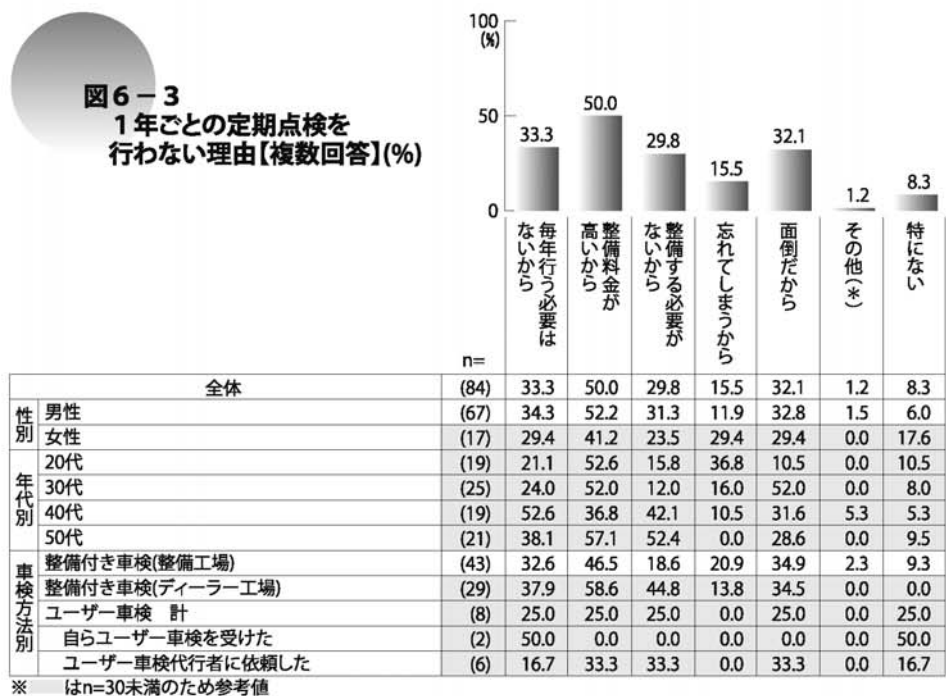
車検方法別では、整備付き車検（ディーラー工場）で「必ず行っている」と回答した人が62.2%で他の車検方法と比べて最も高い結果となっている。



6-3. 定期点検を行わない理由 「整備料が高い」が50.0%でトップ

1年ごとの定期点検を「行っていない」と回答した人に、次いで「毎年行う必要はないから」が33.3%、「面倒だから」が32.1%となっている。

「整備料が高いから」と回答した人が50.0%で最も高い。



6-4. 日常点検の実施

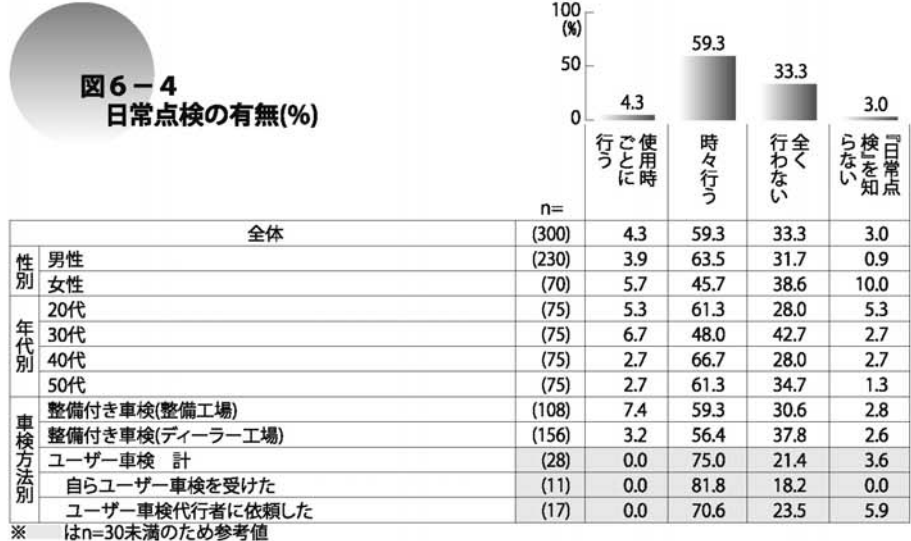
「時々行う」が59.3%で大多数、「使用時ごとに行う」は4.3%にとどまる

調査対象者全員に日常点検の実施状況について尋ねた。

「使用時ごとに行う」は4.3%にとどまり、「時々行う」が59.3%と大多数を占めた。「全く行わない」人も33.3%となっている。

性別では、女性が「全く行わない」38.6%、「日常点検」を知らない10.0%となっており、いずれも男性に比べ高い。

年代別では、30代で「全く行わない」との回答が、42.7%と高い。



7. 点検整備関連マークについて

7-1. 「てんけんくん」の認知

「てんけんくん」の認知率は22.7%

調査対象者全員に「てんけんくん」の認知について尋ねた。

「知っていた」は22.7%と昨年の22.1%とほとんど差は見られなかった。

性別で見ると、女性が31.4%と男性に比べ高い。

年代別では、20代では44.0%で他の年代と比べて認知が高く、50代では10.7%と低い結果となっている。



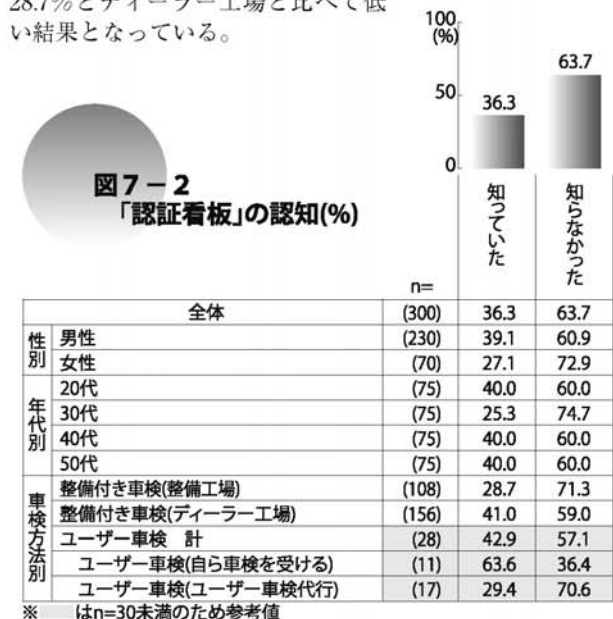
7-2. 「認証看板」の認知

「認証看板」の認知率は36.3%

調査対象者全員に「認証看板」の認知について尋ねた。「知っていた」は36.3%となり、昨年よりわずかに割合が上昇している。

性別で見ると、男性の認知率は39.1%に対し、女性は27.1%と低い。年代別では、30代で25.3%の認知で最も低い。

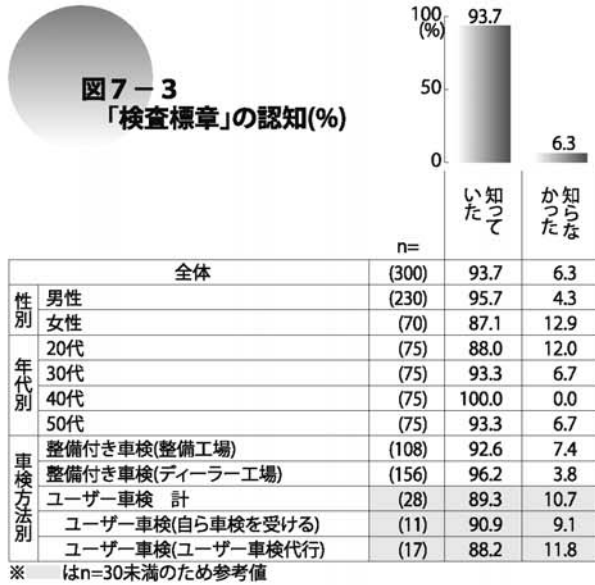
車検方法別では、整備付き車検(整備工場)で認知率が28.7%とディーラー工場と比べて低い結果となっている。



7-3. 「ステッカー」の認知

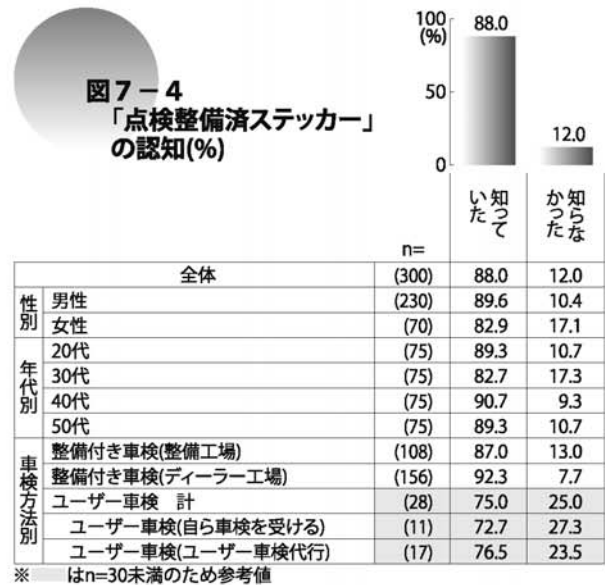
「検査標章」の認知率は93.7%

調査対象者全員に「検査標章」の認知について尋ねた。
 「知っていた」は93.7%。
 性別では、女性に比べて男性の認知率が高い。
 年代では、40代の認知率が最も高く、100%となっている。



「点検整備済ステッカー」の認知率は88.0%

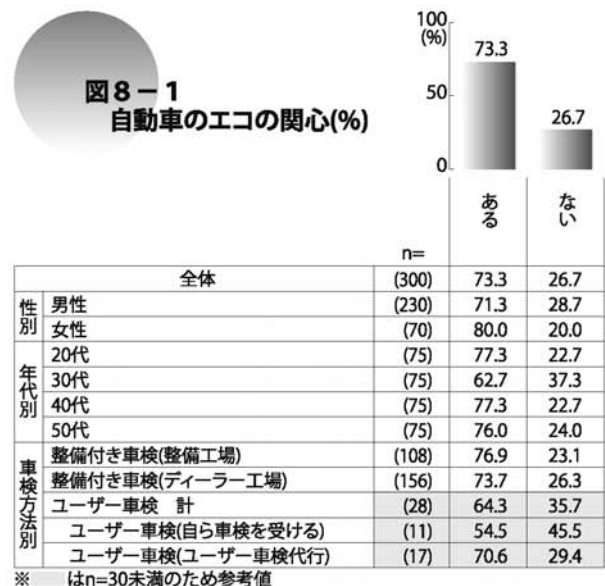
調査対象者全員に「点検整備済ステッカー」の認知について尋ねた。
 「知っていた」は88.0%となっている。
 性別で見ると、女性が82.9%と男性と比べてやや低い認知となっている。



8. 自動車のエコについて

8-1. 自動車のエコの関心 自動車のエコの関心は73.3%

調査対象者全員に自動車のエコロジー（環境保護）の関心について尋ねた。
 「ある」と答えた人は73.3%となり、昨年を上回る結果となっている。
 性別で見ると、男性の関心71.3%に対し、女性は80.0%と高い。
 年代別では、30代が62.7%と他の年代に比べ低い結果となっている。



8-2. 自動車でのエコの実施

自動車でのエコの実施は「急発進・急ブレーキをしない」が70.0%と最も高い

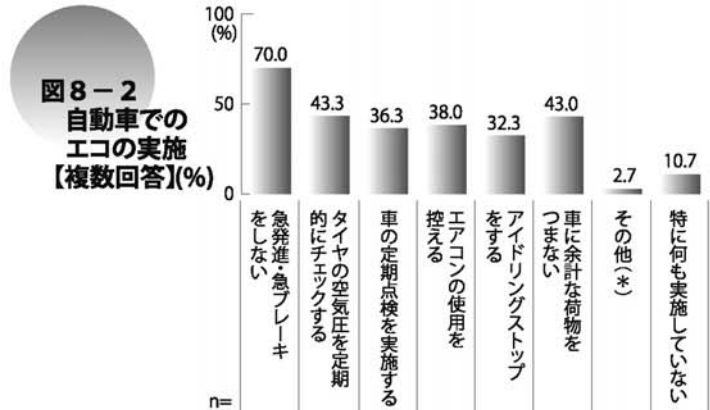
調査対象者全員に自動車のエコロジー（環境保護）のために実施していることを尋ねた。

「急発進・急ブレーキをしない」が70.0%で昨年同様最も高い結果となっている。

性別で見ると、女性で「エアコンの使用を控える」「アイドリングストップをする」が男性に比べて高い。

年代別では、40代で「急発進、急ブレーキをしない」や「タイヤの空気圧を定期的にチェックする」が他の年代に比べ高くなっている。

車検方法別では、「急発進・急ブレーキをしない」が整備付き車検（整備工場）で最も高くなっている。整備付き車検（ディーラー工場）では、「車の定期点検を実施する」が全体に比べ高い傾向にある。



		n=	70.0	43.3	36.3	38.0	32.3	43.0	2.7	10.7
全体		(300)	70.0	43.3	36.3	38.0	32.3	43.0	2.7	10.7
性別	男性	(230)	69.1	45.2	33.5	33.0	27.4	42.2	3.0	12.2
	女性	(70)	72.9	37.1	45.7	54.3	48.6	45.7	1.4	5.7
年代別	20代	(75)	73.3	40.0	32.0	46.7	34.7	40.0	0.0	6.7
	30代	(75)	69.3	37.3	36.0	41.3	36.0	44.0	6.7	13.3
	40代	(75)	76.0	56.0	37.3	32.0	25.3	44.0	1.3	6.7
	50代	(75)	61.3	40.0	40.0	32.0	33.3	44.0	2.7	16.0
	車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(108)	76.9	45.4	25.0	46.3	25.9	45.4	2.8
	整備付き車検(ディーラー工場)	(156)	69.9	43.6	49.4	34.6	33.3	45.5	2.6	10.9
	ユーザー車検 計	(28)	57.1	35.7	17.9	25.0	53.6	21.4	3.6	25.0
	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(11)	63.6	27.3	18.2	27.3	45.5	36.4	9.1	36.4
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(17)	52.9	41.2	17.6	23.5	58.8	11.8	0.0	17.6

* その他の内訳＝あまり乗らない／エコ運転／なるべく乗らない／給油は満タンにしない／最短距離の経路を選定／惰性走行／直噴エンジンを選んだ／電気自動車に変えた

※ はn=30未満のため参考値

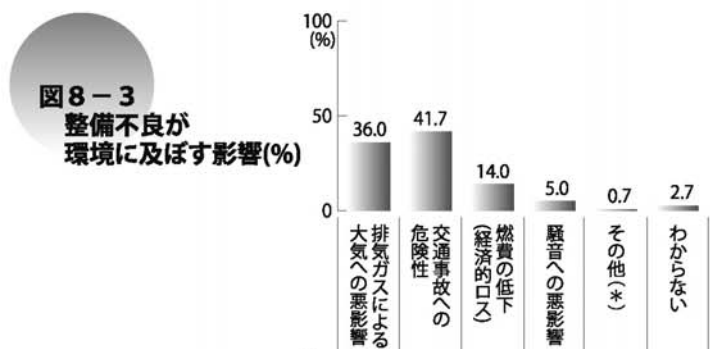
8-3. 整備不良が環境に及ぼす影響の中で最も重大な問題

「交通事故への危険性」が最も高く41.7%

調査対象者全員に整備不良が環境に及ぼす影響の中で、どれが最も重大な問題と考えるかを尋ねた。

「交通事故への危険性」が41.7%で最も高く、「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が36.0%と続いている。

年代別では20代で「燃費の低下（経済的ロス）」が他の年代と比べて高く、50代で「排気ガスによる大気汚染への悪影響」が他の年代と比べて高い。



		n=	36.0	41.7	14.0	5.0	0.7	2.7
全体		(300)	36.0	41.7	14.0	5.0	0.7	2.7
性別	男性	(230)	35.7	40.4	14.8	5.7	0.9	2.6
	女性	(70)	37.1	45.7	11.4	2.9	0.0	2.9
年代別	20代	(75)	34.7	38.7	20.0	5.3	0.0	1.3
	30代	(75)	32.0	44.0	14.7	4.0	1.3	4.0
	40代	(75)	34.7	40.0	13.3	9.3	1.3	1.3
	50代	(75)	42.7	44.0	8.0	1.3	0.0	4.0
	車検方法別	整備付き車検(整備工場)	(108)	38.0	40.7	13.9	5.6	0.9
	整備付き車検(ディーラー工場)	(156)	35.3	44.9	14.1	4.5	0.6	0.6
	ユーザー車検 計	(28)	35.7	25.0	17.9	7.1	0.0	14.3
	ユーザー車検(自ら車検を受ける)	(11)	27.3	36.4	9.1	9.1	0.0	18.2
	ユーザー車検(ユーザー車検代行)	(17)	41.2	17.6	23.5	5.9	0.0	11.8

* その他の内訳＝運転中突然の故障による制御不能／故障

※ はn=30未満のため参考値

9. リサイクル部品について

9-1. リサイクル部品の利用有無

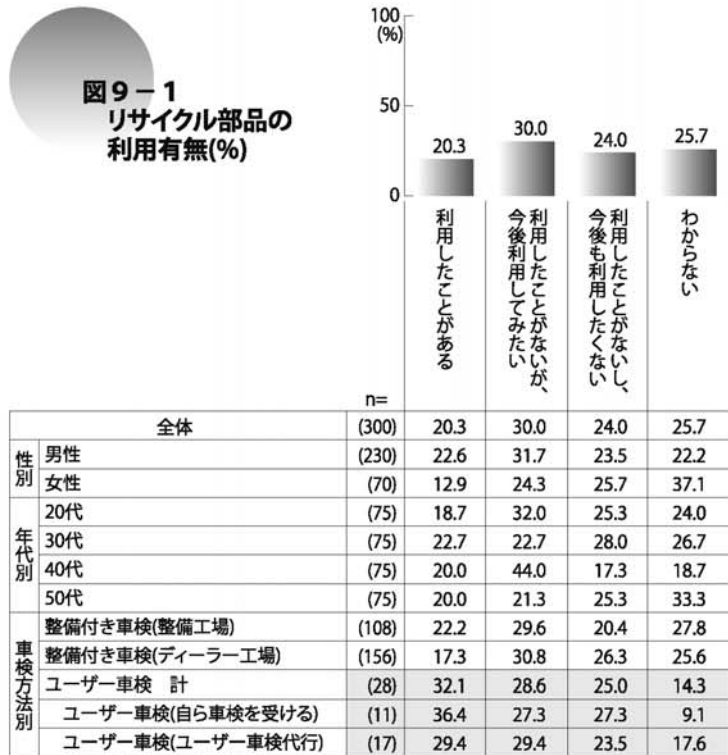
リサイクル部品を「利用したことがある」は20.3%

調査対象者全員にリサイクル部品の利用経験について尋ねた。

「利用したことがある」が20.3%で、昨年より2.0ポイント上がっている。

年代別では、40代が「利用したことがないが、今後利用してみたい」で44.0%と他の年代と比べて高い。

図9-1
リサイクル部品の
利用有無(%)



※ はn=30未満のため参考値

9-2. リサイクル部品を利用したくない理由

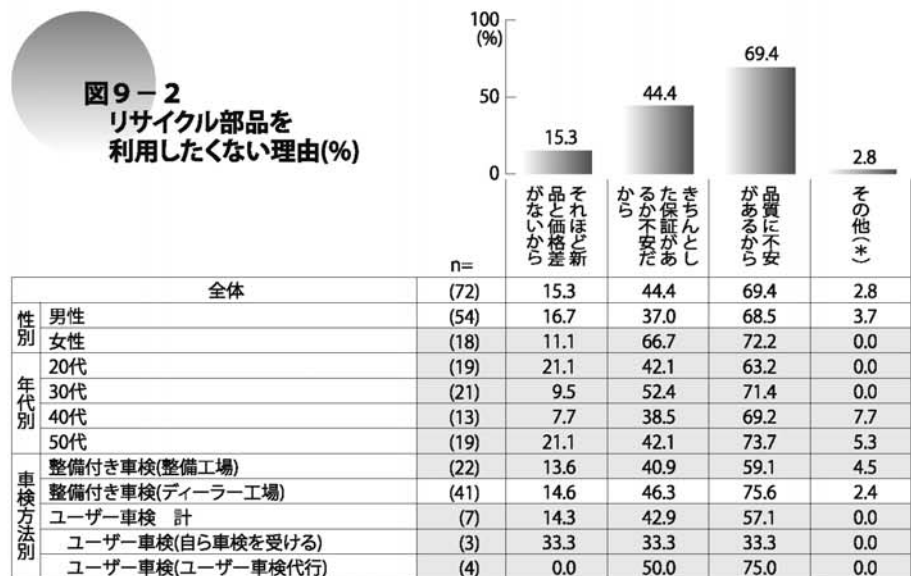
利用したくない理由は「品質に不安があるから」で69.4%

リサイクル部品を「利用したことがないし、今後も利用したくない」と答えた人にその理由について尋ねた。

「品質に不安があるから」が昨年同様最も高く69.4%、次いで「きちんとした保証があるか不安だから」が44.4%となっている。

車検方法別で見ると、整備付き車検(ディーラー工場)で「品質に不安があるから」が75.6%と特に高い。

図9-2
リサイクル部品を
利用したくない理由(%)



※ はn=30未満のため参考値

* その他の内訳=どのような経緯でリサイクルされたか不安/詳細な経歴がわからないから

10. 不正改造の認知

「サングラスカー」の認知率 89.3%

調査対象者全員に不正な改造の認知について尋ねてみた。
サングラスカーの認知は89.3%と他の不正改造と比べて高い。
性別では、女性が82.9%と男性に比べて低い。
年代別に見ると、40代の認知が96.0%と他の年代と比べて高い。

図10-1 サングラスカー(%)



※ はn=30未満のため参考値

「ステッカー貼付」の認知率 59.3%

ステッカー貼付の認知は59.3%。
年代別に見ると、20代の認知が49.3%と他の年代と比べて低く、30代では68.0%と高い。

図10-2 ステッカー貼付(%)



※ はn=30未満のため参考値

「クリアレンズ」の認知率 62.0%

クリアレンズの認知は62.0%。
性別では、女性が54.3%と男性に比べて低い。
年代別に見ると、40代の認知が68.0%と高く、50代の認知が53.3%と低い。

図10-3 クリアレンズ(%)



※ はn=30未満のため参考値

自動車整備工場に望むこと（自由回答）

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
自動車はあまり壊れないから整備不要ない	男	54	わかりやすい説明が欲しい。交換・修理をしなかったら、どのような危険性があるかどうか教えて欲しい。	男	39
「かもしれない」価値観が近いこと。「もうすぐ壊れるかもしれない」ギリギリでも困るし、余裕を持ちすぎても無駄。どれくらいの頻度で使用しているから、これくらいまでならOKという判断を私の立場で考えて欲しい。適当な整備も困るが、安全の押し売りも困る。	女	25	わかりやすい説明と、お手ごろな金額	女	29
確実な点検・整備	女	38	わかりやすい費用の説明	男	34
今すぐに交換が必要な部品、近いうちに交換が必要な部品を明確に説明して欲しい。	男	46	わかりやすさ	女	24
1日車検	女	39	安い	男	51
2年間の安全運転を見たらうで整備をしてほしいこと	男	38	安い、確実、安心、早い	男	37
いきやすい雰囲気	女	30	安いこと、しっかり点検してくれること	男	28
いつでも安心して乗れるように徹底した点検と消費者のニーズに添ったサービスの実施に取り組んでいただきたいと思います。	女	52	安い費用を追い求めて、重要なこと以外をやらないのは安全性にかかわることなので、しっかり説明してからやってほしい。	男	41
おざなりの検査でなく使用状態にそった検査体制	男	56	安く。早く。	男	55
お互いに死活問題ですので、とくにはありません。	男	52	安くしっかり整備してくれること	女	26
きちんとした仕事をしてください。	男	48	安くしてほしい	男	39
きちんとした点検を実施。	男	52	安くできる、部品の持ち込み取り付けができる	男	39
きちんとした整備してくれること	男	39	安くて安全	男	27
きちんと整備してほしいです	女	55	安くて質のいいサービス	男	29
きちんと整備を行う。明朗会計	男	38	安くて早い	男	27
きちんと整備を行った証拠というか証明がほしい。整備時の写真等	男	28	安くて速い。	男	46
きちんと点検してほしい	女	55	安く修理してほしい	男	29
きちんと点検してほしい	男	29	安く早く信頼できること	男	45
きちんと料金に見合う整備を行ってほしい。	男	37	安く丁寧	男	52
きっちりした仕事	男	48	安さ	男	28
きれいな仕上がり	男	53	安さ	女	23
コストをおさえられるところはおさえてほしい。	女	25	安価。	男	55
ごまかさないでほしい	男	45	安価で信頼の置ける整備をお願いします	男	24
サービスの質は保ち、価格を下げてください。	男	39	安心、安全、スピーディ、安い	男	28
しっかりした点検をしてほしい	女	28	安心、約束を守る、過剰な部品交換をやめてほしい	男	43
しっかりとした整備	男	29	安心して自分の車を任せられるディーラー！友達感覚で話せて両方が出来る範囲で相手に言いたいことをいえる	男	46
タイヤローテーション等のサービス	男	46	安心して車を預けられること。料金が安いこと。	男	29
ちゃんとしてください	男	42	安心して乗れるよう点検して欲しい	女	24
ディーラーにはもう少し知恵と経験が豊富な整備士がいると良いと思う。	男	31	安心して乗れる正確かつ確実な整備	男	38
ディーラーより安い点検項目は多く	男	46	安心して任せられ、故障箇所を的確に指摘してくれること。自分にもある程度知識があるので、故障箇所の状況を聞いて、直すかどうか判断したいから。	男	52
ていねいな仕事	男	54	安全	男	58
できるだけ安く！	男	27	安全	男	29
できるだけ車検に掛かる費用を安くしてほしい	女	29	安全	男	33
できるだけ費用を抑えて、交換する部品は最低限にしてほしい。	男	52	安全 安心 親切丁寧	女	35
とにかく普通に動いて安全に止まれるような整備を望むのみ。	男	54	安全・安心な整備	女	35
ドライバーは素人同様の人が多いと思います。わかりやすく、親切にしてほしい。	男	58	安全であること。つまりインチキをしないでちゃんとやってくれること。料金はできれば安い方がいいが、安さで勝負しているところはインチキしそうで信用できないから使わない。	男	49
どんな整備をするのかよくわかっていないし、業者を信頼しているので特に望むことはないです。	女	23	安全と費用	男	44
なし	男	27	安全な運転ができる車に整備して欲しい。	男	45
早い安い安心	女	44	安全な整備	男	30
プロ意識を持って、責任を持って、整備して欲しい。	男	51	安全な点検	男	42
ホスピタリティ	女	41	安全にかかわる車の状態（ブレーキなど）を分かりやすく伝えてほしい。	女	42
マフラー騒音に対するチェックを厳しく行って欲しい	男	38	安全に運行できるようチェック	男	41
メーカー基準で最低限の品質を保証すること。	男	53	安全に気をつけて整備してほしい	男	51
もれなく丁寧をお願いしたい。	男	54	安全に整備をお願いしたい	男	42
ユーザーの望むことを最低限でやってくれる低価格な整備	男	26	安全に走れるようしっかり整備してほしい	女	30
よく見てほしい	男	54	安全に走れるように安い料金で整備してほしい。	男	52
リーズナブル	男	36	安全を確保できること	男	52
わかりやすい整備。リビルト品がある場合は、そちらの選択肢も示して欲しい。	男	24	安全性への信頼	女	31
			安全第一	男	33
			安全点検・整備ももちろん、安くて早い。そして、信頼のおける整備工場	女	29

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
安定した点検	男	49	次の車検まで安心して乗れるよう整備してもらいたい	女	28
以前、車検の直後にエンジンが駄目になって車を買 換えたことがあるので、整備は全く信用してい ない。	男	33	次の車検まで安全に乗れるように、しっかりと 整備してもらいたい	女	31
違法改造を増長させている工場を見掛けるの で、やめてほしい。	男	41	次の車検まで故障しないように見てくれるこ と	女	35
違法改造車を車検に通さないでください。その 場限りの車検は良くないと思う。	男	27	自動車の整備はもちろん、安心して乗れるよ うにキチンと整備や点検、不具合箇所の早期 発見や価格を考えてユーザーの乗り方に合 わせた部品の選択など、個々に合わせた作 業を望む。	男	50
嘘をつかないでほしい。わからないことはわ からないと言ってほしい	男	57	自分の車種の専門知識・経験、臨機応変な 対応	男	32
何より安全。アフターケア。	女	28	車の知識が豊富で安く整備をしてくれる。 コミュニケーション能力が高い。	男	38
価格	男	33	車を最良の状態にしてほしい	男	59
価格	男	59	車検その他の検査にかかる費用を、体系的 に判りやすくしてほしいと思います。	男	50
価格の透明性	男	47	車検などで車を点検してもらった際に、安 全性のための整備はもちろん、今すぐに対 応しなくてもよくても、交換すべき部品等 への案内をしてほしい。	男	41
価格を下げて	男	38	車検の際に、素人に点検できない部分のみ 見えていただけると助かります。	男	35
価格を安くしてほしい	女	47	車検時に交換の必要性があまりない部品 交換を勧めないでほしい。車検費用を ボラないでほしい。	男	32
可視化	男	59	車検場までのガソリンは補給してほしい。	男	55
過剰整備をしないでほしい	男	59	車検整備費を安価に！	男	52
外車の受け入れ、外車と国産車の費用差、 待合室の禁煙	男	28	車検代がもう少し安ければいい。	男	28
確かな技術	男	44	手ごろ感	男	28
確かな技術と分かりやすい説明、ユーザー 個々のニーズに対応した提案	男	39	手軽さ	男	35
確実な作業	男	29	手抜きをせず、しっかりと点検をして くれること。	女	26
確実な整備	男	34	修理箇所についてわかりやすく説明し てほしい。	男	40
確実な整備	男	56	十分に満足のいく対応をしてもらって います。	男	48
確実な整備。	男	51	出来るだけ安くしてほしいです。	男	36
確実に 安く	女	31	出来れば安く、後はメンテナンス方法 を教えて欲しい	男	26
確実に安心して依頼できること	女	57	女性にもわかりやすく説明してほしい。	女	28
完璧な作業。	男	44	女性客を馬鹿にすることが多いので改 善してほしい	女	37
顔の見えるサービス	男	52	消耗品の状態を知らせてくれる。空 気清浄設備など運転に関係ないところ のメンテナンス	女	39
基本的には整備は工場に任せている（自動 車の機械的電気的な知識が乏しいため） だから、出来る限り安い料金設定に していただきたい。それと車検は現状 の頻度で必要はないと思う。（これは 工場というより行政かな）	男	53	上辺だけではなく丁寧に調べてほ しい。	男	48
技術。	女	58	情報提供。	男	51
技術力	男	46	信頼	男	49
技術力	男	45	信頼	男	23
技量の高い社員が携わること	女	59	信頼。わかりやすい説明。	女	28
近寄りやすい雰囲気や何かしてほ しい。柄が悪い。	男	37	信頼・安全な整備と安価	男	27
堅確な作業	男	50	信頼できる	男	31
故障しそうなところを率先して直 してくれる。	女	36	信頼できる技術	男	26
故障なく乗れること	男	53	信頼できる技術、明朗な説明、 会計。	男	44
故障、不備のない確実性	女	38	信頼と低価格	男	47
工賃が高い。建設業と比較しても高 すぎ。仕事内容が見えないので整 備写真を提出すべき。	男	31	信頼感と値段	男	38
工賃の明確化 清潔感	男	27	信頼性	男	53
高い技術と知識があるところを 利用したい。	男	24	信頼性	男	24
国に重量税の撤廃を促してほしい。	男	27	信頼性	男	52
今は違反になるような整備はして いないので特になし	男	45	信頼性	男	39
今まで通りよろしく	男	40	親切。丁寧。	女	29
今回整備適応外の所も、どのくらい で点検したり、整備したりすべきか 説明があると助かると思う。	女	31	親切なこと	女	32
最低限のことはしっかりとやってく れ、他のことは、ユーザーと相談 の上、修理、整備してほしい。	男	32	人が医者にかかるように整備工場 から自動車に関してできるだけわか りやすい言葉（専門用語はなし）で 説明してほしい。預かりました。直 しましたでは味気ない。	男	47
最低限の安全性を確保できること。	男	57	整備したところだけでなく、車のこ とをわかりやすく説明してほしい。	女	56
細かく丁寧に整備してほしい	男	47	整備をして乗り心地が良くなってい るような整備を続けてほしい	男	51
事故につながるので手抜きはしな いでほしい。（当たり前ではあるが）	男	24	整備に出したら調子よくなって戻 ってきてほしい。腕の悪い整備士が いると、かえって調子悪くなるこ とがある。	男	58
事故につながる故障が心配なので、 それをちゃんと見てもらいたい	男	57	整備の安心感。保証	女	28
事故に結びつかないための完璧な 整備	男	55	整備箇所に不具合があったときの 丁寧な説明。今後発生するであろう 部品交換等の時期の説明。	女	48
事前見積をできるだけ正確に してもらい、見積を超える場合は 早く連絡してほしい。	男	52			
事前説明を入念にすべき（自分で できることもたくさんあるの で）。	女	34			
次の車検へのしっかりとしたバック アップやフォロー	男	35			

「車検と定期点検についてのアンケート」調査結果

自動車整備工場に望むこと	性別	年齢	自動車整備工場に望むこと	性別	年齢
整備技術体系と料金体系の関係の明確化	男	27	点検日を忘れそうなので教えてください。	男	54
整備内容を簡略化して整備費を安くする	男	38	土日もやっていること	女	32
整備料金を明確にしてほしい。	男	26	特になし	男	29
正しい知識	男	29	特になし	男	28
正確な整備	男	46	特になし（必要に応じて自分で調べるため）	男	29
正確な整備	男	51	特になし。	男	29
正確な整備と明確な料金体系	男	41	特にない	男	26
正規ディーラーに負けない腕を磨いてほしい。ホームページを保有し整備・点検情報をホームページ上で公開してほしい。会社ディーラーにはBOSH資格の取得をお願いしたい。できるだけリーズナブルな料金設定を頼みたい。	男	47	特にない	男	28
正直で、技術が高いこと	女	51	入りやすい雰囲気のお店が少ないような気がする。職人さんという感じであまり説明がない。	女	40
正当な料金	女	58	費用が安く安全であること	男	28
清潔、笑顔	男	47	費用の透明性	男	43
清潔感	男	28	必要な整備だけを行うこと	女	38
清潔感	女	26	必要な整備のみの実施、その具体的な説明。	男	47
誠実さ	男	42	必要のない物は購入・交換を勧めないでほしい。予約なしで対応してほしい。	男	38
誠実な対応	男	56	必要以上に余計な費用がかからないこと。交換しましょうと言われたらやってもらっているが、構造に詳しくないので余計な交換が行われているのではと心配だったりします。	女	37
誠実な対応と、適正価格の提示	男	28	必要最低限だが、確実な整備・点検をしてほしい。	男	41
責任持った検査をしてほしい。	女	44	必要最低限の整備	男	52
説明	男	44	不透明な整備内容や確認・了承を得ない作業がないこと	男	39
素人でも分かり易い説明	女	32	不備がないように慎重に整備してもらいたい	女	28
素人にも分かるような丁寧な説明を行ってほしい。できるだけ専門用語を使わず、平易な言葉で行うなど。	男	35	不法な改造はやめてほしい	男	56
素早くしかし確実に点検をしてもらうこと	男	30	不良施工のないこと	男	53
早く、安く、確実に	男	41	敷居の低さ	男	29
早く丁寧にしてもらいたい。	男	41	部品、工賃の料金体系と作業工程の見える化	男	44
速く仕上がること	男	22	部品がすぐ用意できなくても見積みから点検までの日数がかかることがあるので、即日対応ができるようになってほしい。	男	44
他の不具合を併発させないこと	男	34	部品が車検適合品の可否の明確化説明	男	38
代金を安くしてほしい	男	25	部品が劣化したり、不具合が生じそうな物は、必ず交換してほしい。	男	56
単なる点検ではなく、今後の安全な走行のための整備	男	44	部品交換が必要であれば、理由をきちんと説明し、理解させてほしい	男	54
短時間で仕上げしてほしい。説明をしっかりとしてほしい。	男	41	部品交換する場合は、事前説明（交換理由、費用、効果等）を説明して、オーナーが了解してから、実施してほしい。	男	47
値段のわかりやすさ。	男	37	分かりやすく教えてください	女	29
知識のない女性にもわかりやすく説明してもらいたい	男	37	分かりやすく納得感のある説明。不要、過剰な整備や取り替えではないと思わせてほしい。	男	40
丁寧、安全、安い	女	26	保険の紹介	男	50
丁寧に安く仕上げること	女	31	法令上の定めによるものと、整備工場方針によるもの、整備士個人の意見によるものを、ユーザーが理解できる用語で説明していただけるか否か？	男	59
丁寧で的確にみてくれること	女	28	本気で点検する	男	25
丁寧なわかりやすい説明。	女	35	本当に必要な整備だけしてほしい。	男	54
丁寧な仕事。	男	47	毎回頼んでいる整備工場は、友達の整備工場なので特に意見はない	男	31
丁寧な点検。明瞭な整備費。	女	36	無駄な部品交換はしない。	男	58
丁寧にやってほしい	男	54	無料洗車サービス（車内外）	男	48
丁寧にやってほしい。	男	47	明確な料金の掲示	女	52
低価格	女	28	明瞭な工賃	男	57
低価格、短時間	男	24	明瞭会計 きちんとした仕事	女	41
低価格でできるのが早い	男	51	友人がやっているため、特に整備工場には行かないので何もない。	男	43
低価格で安全点検	男	39	融通性	男	31
低料金	男	34	料金・納期の見積もりを明確に提示してほしい	男	48
定期的な無料点検	男	49	料金に見合った、ちゃんとした点検をしてもらうこと	男	47
的確なアドバイス	男	37	料金の説明を明確に。	女	31
適正な整備	男	25	料金の透明性	男	46
適正な費用、確実な作業、絶対手を抜かない	男	49	料金の透明性	男	27
適正に丁寧に	女	46	料金の明確化	男	53
適正価格、詳しい説明	男	38	料金を安くしてほしい	女	28
適正な価格で整備できること	男	42	料金を明確に	男	49
適切な助言	男	55			
徹底した整備と仕事への責任感と誇りを持ってほしいです	女	58			
点検、修理を安くしてほしい。	男	47			
点検をしっかりとしてほしい。	男	53			
点検時に交換を勧められるが、部品や費用の一般価格（定価）との比較をしてほしい。言い値でやられているような感覚がある。	男	41			

V. 資料編

V. 資料編

1. 自動車分解整備業実態調査結果の概要について

平成24年1月31日

平成23年度 自動車分解整備業実態調査結果の概要について

社団法人 日本自動車整備振興会連合会

調査企画部 調査企画課

この度、平成23年度の自動車分解整備業実態調査の結果がまとまりましたので、概要をお知らせします。

1. 目的

本調査は、自動車分解整備業の現状及び経営状況等の実態を把握し、同事業の近代化を図り、健全な発達に資する方策の基礎資料として活用することを目的として実施するものです。

2. 調査時点

平成23年6月末現在。売上高等については、平成23年6月末に最も近い決算期分。

3. 調査結果の概要（別紙参照）

道路運送車両法に規定する自動車分解整備事業者（平成23年6月末時点 91,874 事業場のうち約2割を対象とし、有効回答数は全事業場の約1割）を対象として調査を行いました。

平成23年度調査における総整備売上高は2年続けて増加し、前年度と比較すると+1,152億円(2.1%)の5兆6,021億円となりました。また、平成23年度調査結果は平成22年実績であることから、東日本大震災の影響はほとんどなかったものと見られます。

- 注) 1. 専業：自動車整備業の売上高が総売上高の50%をこえる事業場
2. 兼業：兼業部門（自動車販売、部品用品販売、保険、石油販売等）の売上高が総売上高の50%以上を占める事業場（ディーラーを除く。）
3. ディーラー：自動車製造会社又は国内一手卸売販売会社と特約販売店契約を結んでいる企業の事業場
4. 自家：主として自企業が保有する車両の整備を行っている事業場

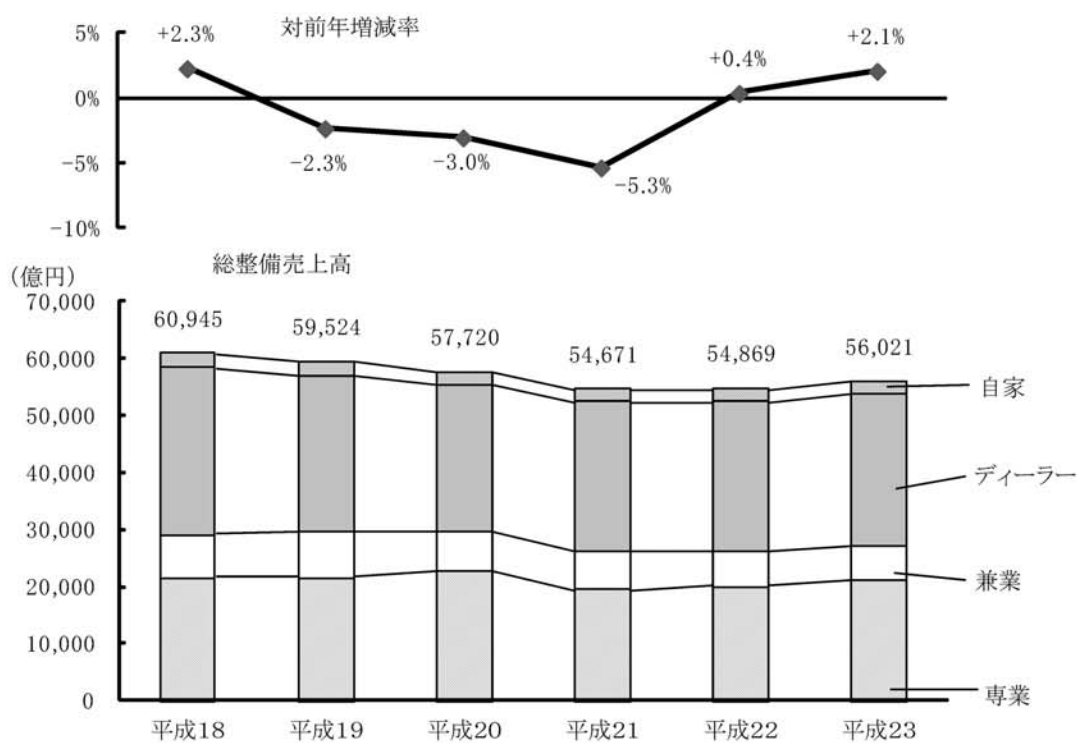
(1) 総整備売上高

リーマンショックの影響で落ち込んだ総整備売上高は、平成 21 年調査を底に 22・23 年調査では増加しましたが、リーマンショック以前の値にも回復していないため、平成 18 年をピークとした緩やかな総整備売上高の減少傾向は引続いていると見られます。

業態別に前年度と比較すると、専・兼業が 790 億円(3.0%)、ディーラーが 326 億円(1.2%)、自家が 36 億円(1.6%)とすべての業態で増加しました。

作業内容別では、「車検整備」が 2.4%、「定期点検整備」が 2.1%、「事故整備」が 4.0%、「その他整備」は 0.6%増加しました。

車検整備や定期点検整備は、平均単価の上昇が入庫台数の減少を上回ったことが要因として考えられ、事業者の追加整備メニューの提案効果が表れたものと思われます。事故整備は、入庫台数の増加が反映されており、これはロードサービス等の事業者の取組み強化が要因と思われます。



業態	調査年	平成18	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	23-22	23/18
専・兼業	専業	21,558	21,594	22,738	19,459	19,996	21,146	+1,150	-1.9%
	兼業	7,539	7,997	6,932	6,844	6,309	5,949	-360	-21.1%
	合計	29,097	29,591	29,670	26,303	26,305	27,095	+790	-6.9%
	対前年増減率	+0.8%	+1.7%	+0.3%	-11.3%	+0.01%	+3.0%		
ディーラー	合計	29,289	27,355	25,585	26,140	26,311	26,637	+326	-9.1%
	対前年増減率	+4.0%	-6.6%	-6.5%	+2.2%	+0.7%	+1.2%		
自家	合計	2,559	2,578	2,465	2,228	2,253	2,289	+36	-10.6%
	対前年増減率	+1.5%	+0.7%	-4.4%	-9.6%	+1.1%	+1.6%		
合計	合計	60,945	59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	+1,152	-8.1%
	対前年増減率	+2.3%	-2.3%	-3.0%	-5.3%	+0.4%	+2.1%		

(単位・億円)

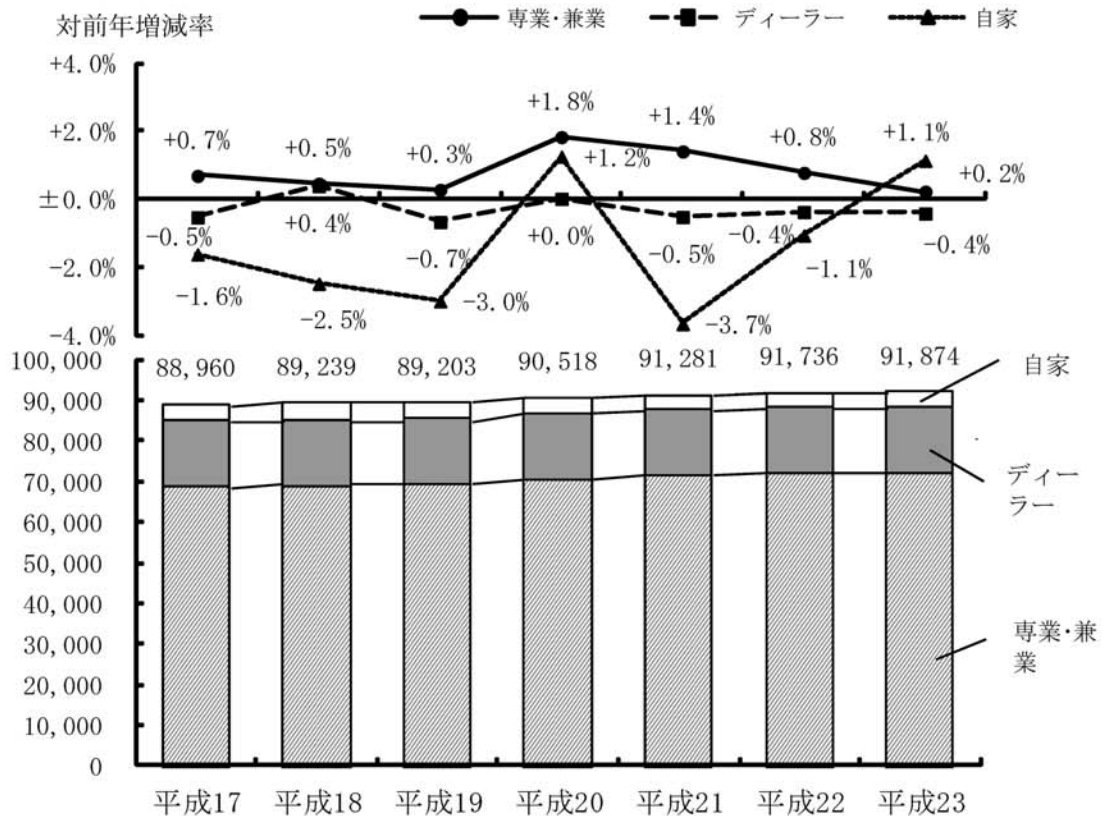
業態	作業内容	車 検 整 備			定 期 点 検 整 備				事故整備	その他整備	合 計
		2 年	1 年	小 計	1 年	6 ヶ月	3 ヶ月	計			
専・兼業	売上高	7,865	4,018	11,883	502	136	290	928	5,946	8,338	27,095
	増減額	-260	+272	+12	+63	+11	-22	+52	+352	+374	+790
	増減比	-3.2%	+7.3%	+0.1%	+14.4%	+8.8%	-7.1%	+5.9%	+6.3%	+4.7%	+3.0%
専 業	売上高	5,879	3,447	9,326	359	106	254	719	4,673	6,428	21,146
	増減額	±0	+288	+288	+59	+6	-26	+39	+334	+489	+1,150
	増減比	±0.0%	+9.1%	+3.2%	+19.7%	+6.0%	-9.3%	+5.7%	+7.7%	+8.2%	+5.8%
兼 業	売上高	1,986	571	2,557	143	30	36	209	1,273	1,910	5,949
	増減額	-260	-16	-276	+4	+5	+4	+13	+18	-115	-360
	増減比	-11.6%	-2.7%	-9.7%	+2.9%	+20.0%	+12.5%	+6.6%	+1.4%	-5.7%	-5.7%
ディーラー	売上高	7,112	1,385	8,497	1,838	186	133	2,157	6,073	9,910	26,637
	増減額	+113	+254	+367	+128	+2	-77	+53	+127	-221	+326
	増減比	+1.6%	+22.5%	+4.5%	+7.5%	+1.1%	-36.7%	+2.5%	+2.1%	-2.2%	+1.2%
自家	売上高	709	255	964	69	14	25	108	530	687	2,289
	増減額	+86	+29	+115	-32	-6	-2	-40	-1	-38	+36
	増減比	+13.8%	+12.8%	+13.5%	-31.7%	-30.0%	-7.4%	-27.0%	-0.2%	-5.2%	+1.6%
合計	売上高	15,686	5,658	21,344	2,409	336	448	3,193	12,549	18,935	56,021
	増減額	-61	+555	+494	+159	+7	-101	+65	+478	+115	+1,152
	増減比	-0.4%	+10.9%	+2.4%	+7.1%	+2.1%	-18.4%	+2.1%	+4.0%	+0.6%	+2.1%

(単位・億円)

(2) 事業場数

調査時点における事業場数は、91,874事業場で、前年度と比較すると138事業場(0.2%)の増加となっています。

指定工場数も29,252事業場で、前年度と比較すると137事業場(0.5%)の増加となっています。



(3) 整備関係従業員数

整備関係従業員数は585,475人で、前年度と比較すると15,252人(2.7%)の増加となっています。

(4) 整備要員数及び整備士数

整備要員数は402,221人で、前年度と比較すると1,183人(0.3%)の増加となっています。

整備士数は347,276人で、前年度と比較すると4,379人(1.3%)の増加となり、整備要員数に対する整備士数の割合(整備士保有率)は86.3%で前年度と比較すると0.8ポイントの増加となっています。

(5) 整備要員1人当り年間整備売上高

整備要員1人当り売上高(自家除く)は14,054千円で、前年度と比較すると2.0%の増加となっています。なお、業態別では以下のとおりです。

専・兼業	10,126千円(対前年度比 2.3%増)
ディーラー	23,209千円(対前年度比 2.6%増)

(6) 整備要員平均年齢

整備要員平均年齢(自家除く)は42.8歳で、前年度と比較すると0.7歳上昇しました。

(7) 年間整備要員給与

年間整備要員平均給与(自家除く)は3,736千円となり、前年度と比較すると1.7%の増加となっています。

自動車整備業の概要

項目	調査年		平成18	平成19	平成20	平成21	平成22	平成23	23/22
1. 総整備売上高 ※ (億円)			60,945	59,524	57,720	54,671	54,869	56,021	102.1 %
うち	専・兼業	(比率、%)	29,097 (47.7)	29,591 (49.7)	29,670 (51.4)	26,303 (48.1)	26,305 (47.9)	27,095 (48.4)	103.0 %
	専業	(比率、%)	21,558 (35.4)	21,594 (36.3)	22,738 (39.4)	19,459 (35.6)	19,996 (36.4)	21,146 (37.7)	105.8 %
	兼業	(比率、%)	7,539 (12.4)	7,997 (13.4)	6,932 (12.0)	6,844 (12.5)	6,309 (11.5)	5,949 (10.6)	94.3 %
	ディーラー	(比率、%)	29,289 (48.1)	27,355 (46.0)	25,585 (44.3)	26,140 (47.8)	26,311 (48.0)	26,637 (47.5)	101.2 %
	自家	(比率、%)	2,559 (4.2)	2,578 (4.3)	2,465 (4.3)	2,228 (4.1)	2,253 (4.1)	2,289 (4.1)	101.6 %
2. 企業数			71,017	70,828	72,001	72,861	74,027	73,690	99.5 %
3. 事業場(工場)数			89,239	89,203	90,518	91,281	91,736	91,874	100.2 %
うち	専・兼業※		68,939	69,131	70,396	71,387	71,943	72,106	100.2 %
	専業※		54,235	54,191	55,141	55,365	57,182	57,266	100.1 %
	兼業※		14,704	14,940	15,255	16,022	14,761	14,840	100.5 %
	ディーラー※		16,335	16,226	16,228	16,143	16,082	16,015	99.6 %
	自家※		3,965	3,846	3,894	3,751	3,711	3,753	101.1 %
4. 指定工場数			28,685	28,708	28,916	29,066	29,115	29,252	100.5 %
5. 整備関係従業員数 ※(人)			539,398	549,464	546,574	564,058	570,223	585,475	102.7 %
6. 整備要員(工具)数 (人)			390,515	389,370	393,893	396,164	401,038	402,221	100.3 %
うち 整備士数 ※(人)			331,946	334,744	343,531	344,216	342,897	347,276	101.3 %
	整備士保有率 ※(%)		85.0	86.0	87.2	86.9	85.5	86.3	—
7. 1事業場当り整備要員数(人)			4.4	4.4	4.4	4.3	4.4	4.4	± 0.0 人
8. 保有車両数 (3月末、千台)			78,992	79,236	79,081	78,801	78,693	78,661	100.0 %
9. 技術料(工賃)の値上率 (%)			+ 0.4	+ 0.7	+ 0.5	+ 0.3	+ 1.0	+ 0.8	—
10. 整備要員 1人当り 年間整備 売上高 ※(千円)	専・兼業		11,304	11,503	11,446	10,020	9,903	10,126	102.3 %
	専業		11,024	11,063	11,494	9,756	9,698	10,197	105.1 %
	兼業		12,190	12,888	11,288	10,854	10,609	9,881	93.1 %
	ディーラー		25,917	24,308	22,214	22,830	22,622	23,209	102.6 %
	平均		15,761	15,400	14,757	13,911	13,775	14,054	102.0 %
11. 整備要員 平均年齢 ※(歳)	専・兼業		44.8	45.6	46.0	46.4	46.3	47.1	+ 0.8 歳
	専業		45.8	46.7	47.1	47.5	47.4	48.1	+ 0.7 歳
	兼業		41.6	42.2	42.6	43.1	42.7	43.5	+ 0.8 歳
	ディーラー		31.3	31.9	32.1	32.4	32.5	32.8	+ 0.3 歳
	平均		40.7	41.4	41.7	42.2	42.1	42.8	+ 0.7 歳
12. 整備要員 1人当り 年間給与 ※(千円)	専・兼業		3,697	3,585	3,541	3,526	3,509	3,557	101.4 %
	専業		3,670	3,533	3,472	3,469	3,468	3,522	101.6 %
	兼業		3,780	3,751	3,763	3,706	3,651	3,679	100.8 %
	ディーラー		4,193	4,271	4,135	4,119	4,050	4,153	102.6 %
	平均		3,848	3,794	3,724	3,706	3,674	3,736	101.7 %

(注) 各項目の数値は、各年6月現在のものである。ただし、※印の数値は、各事業場の6月に最も近い決算期の数値によるものである。
 なお、平成22年は全事業場を対象に調査を実施し、その年以外は抽出調査である。

2. 検査対象車両数、認証工場等の推移

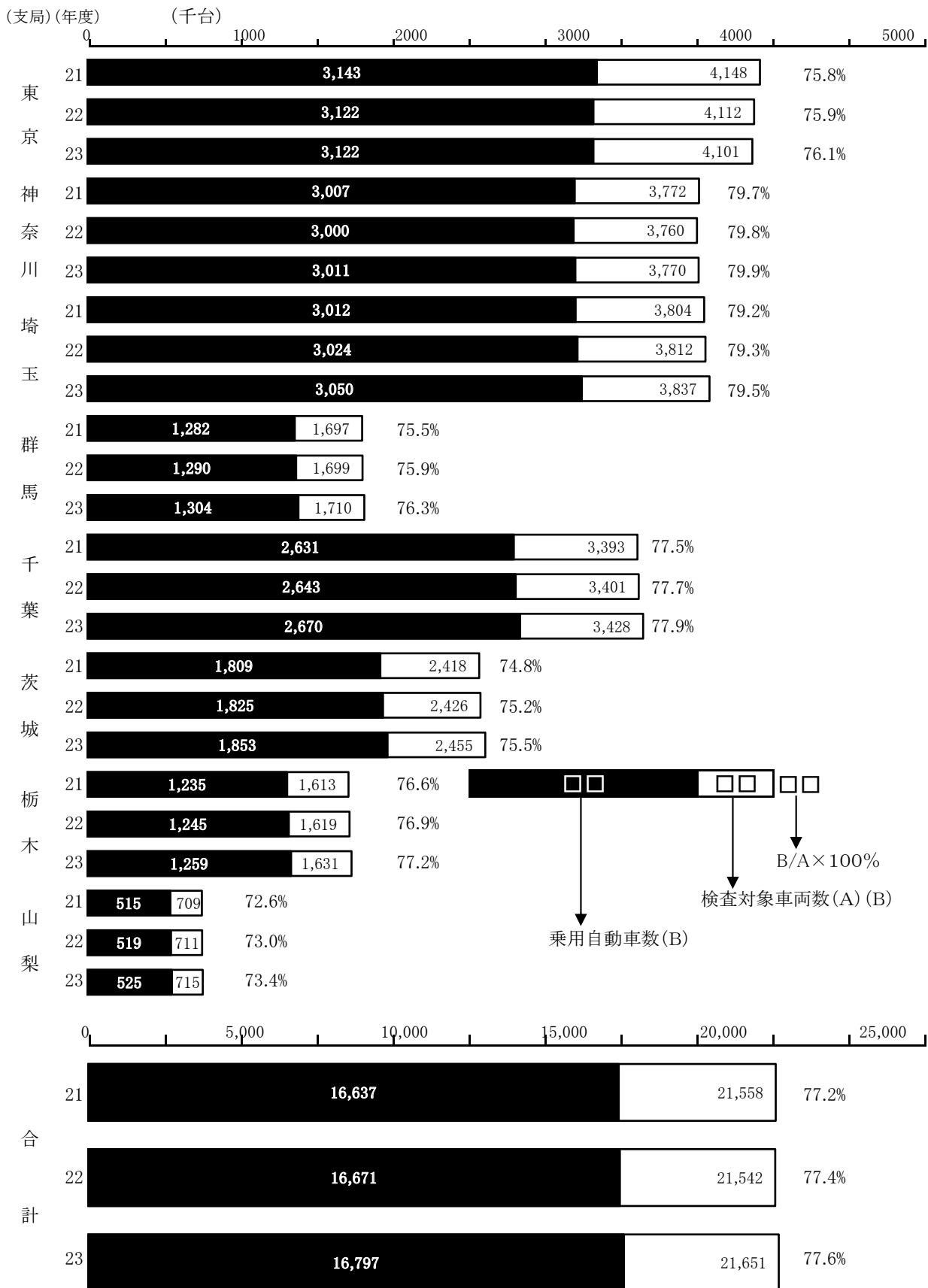
関東運輸局管内（以下「管内」という。）における検査対象車両数、認証工場数、人口及び世帯の推移は次のとおりです。

(1) 検査対象車両数の推移〈図Ⅱ－1〉

管内の検査対象車両数（軽自動車を含む。以下に同じ。）は、平成24年3月末現在において、21,651千台となり、対前年比で109千台（0.5%）の増加になっています。

これらを各都県別にみると、東京に関しては前年比より減少しており、その他都県については増加となっています。近年の管内の検査対象車両数は、ほぼ横ばい傾向です。

〈図Ⅱ－１〉 運輸支局別検査対象車両数の推移（各年度末現在）



(2) 認証工場数、人口、世帯数等の推移〈表Ⅱ－1、図Ⅱ－2、3〉

① 認証工場数

管内の認証工場数は、平成24年3月末現在において24,594工場であり、対前年比で7工場の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、埼玉29工場（0.6%）が伸び率が最も高く、次いで茨城の18工場（0.6%）、栃木14工場（0.7%）の順になっております。また、近年の認証取得は車体整備業37件（新規取得比11.2%）及びガソリンスタンド29件（新規取得比8.8%）と多くなっています。

② 人口

管内の人口は、平成24年3月末現在において42,742千人であり、対前年比で3千人の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、東京の37千人（0.3%）で伸び率が最も高く、次いで神奈川の11千人（0.1%）、埼玉の6千人（0.1%）の順となっています。

③ 世帯数

管内の世帯数は、平成24年3月末現在において18,853千世帯であり、対前年比で143千世帯（0.7%）の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、東京の46千世帯（0.7%）で最も伸び率が高く、次いで神奈川の31千世帯（0.7%）、埼玉の29千世帯（1.0%）となっています。

④ 認証工場当たり検査対象車両数

認証工場当たりの検査対象車両数は、管内平均で880台であり、対前年比で4台の増加となっています。

これらを各運輸支局別にみると、神奈川が1,170台で最も多く、次いで千葉の940台、埼玉の884台の順になっており、群馬が736台で最も少ない状況となっています。

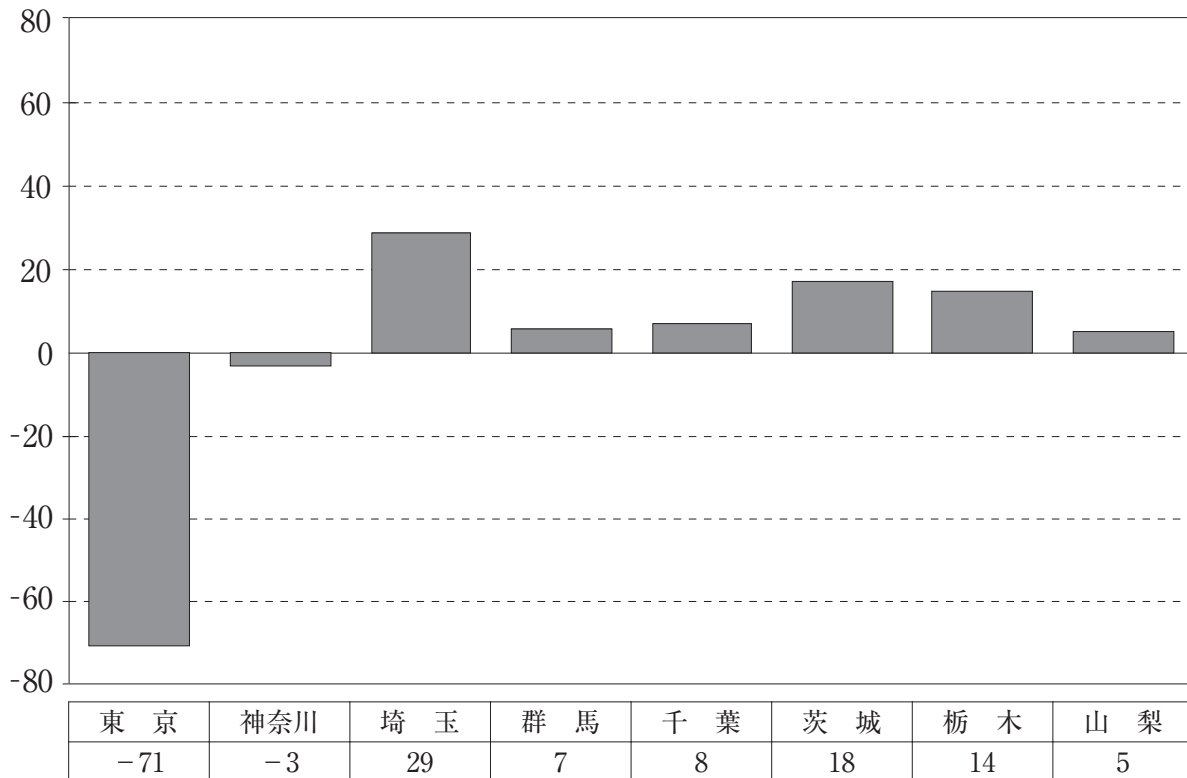
〈表Ⅱ－１〉 認証工場数・人口・世帯数等の推移

運輸支局別	年度	認証工場数	人口 (千人)	世帯数 (千世帯)	認証工場当たり		
					検査対象車両数	人口	世帯数
東京	21	5,186	12,609	6,296	800	2,431	1,214
	22	5,149	12,662	6,344	799	2,459	1,232
	23	5,078	12,699	6,390	808	2,501	1,258
	増減	▲71	△37	△46	△9	△42	△26
神奈川	21	3,210	8,885	3,928	1,175	2,768	1,224
	22	3,224	8,906	3,962	1,166	2,762	1,229
	23	3,221	8,917	3,993	1,170	2,768	1,240
	増減	▲3	△11	△31	△4	△6	△11
埼玉	21	4,297	7,179	2,938	885	1,671	684
	22	4,314	7,198	2,855	884	1,669	662
	23	4,343	7,204	2,884	884	1,659	664
	増減	△29	△6	△29	△0	▲10	△2
群馬	21	2,306	2,004	766	736	869	332
	22	2,315	1,998	772	734	863	333
	23	2,322	1,990	778	736	857	335
	増減	△7	▲8	△6	△2	▲6	△2
千葉	21	3,616	6,149	2,573	939	1,700	712
	22	3,638	6,161	2,599	935	1,694	714
	23	3,646	6,147	2,616	940	1,686	717
	増減	△8	▲14	△17	△5	▲8	△3
茨城	21	3,014	2,962	1,092	802	983	362
	22	3,053	2,961	1,091	795	970	357
	23	3,071	2,945	1,098	800	959	358
	増減	△18	▲16	△7	△5	▲11	△0
栃木	21	1,975	2,000	753	817	1,013	381
	22	1,989	1,995	760	814	1,003	382
	23	2,003	1,988	766	814	993	382
	増減	△14	▲7	△6	△0	▲11	△0
山梨	21	895	864	327	793	965	365
	22	905	858	327	786	948	361
	23	910	852	328	787	936	360
	増減	△5	▲6	△1	△1	▲12	▲1
管内	21	24,499	42,652	18,673	880	1,741	762
	22	24,587	42,739	18,710	876	1,738	761
	23	24,594	42,742	18,853	880	1,738	767
	増減	△7	△3	△143	△4	▲0	△6

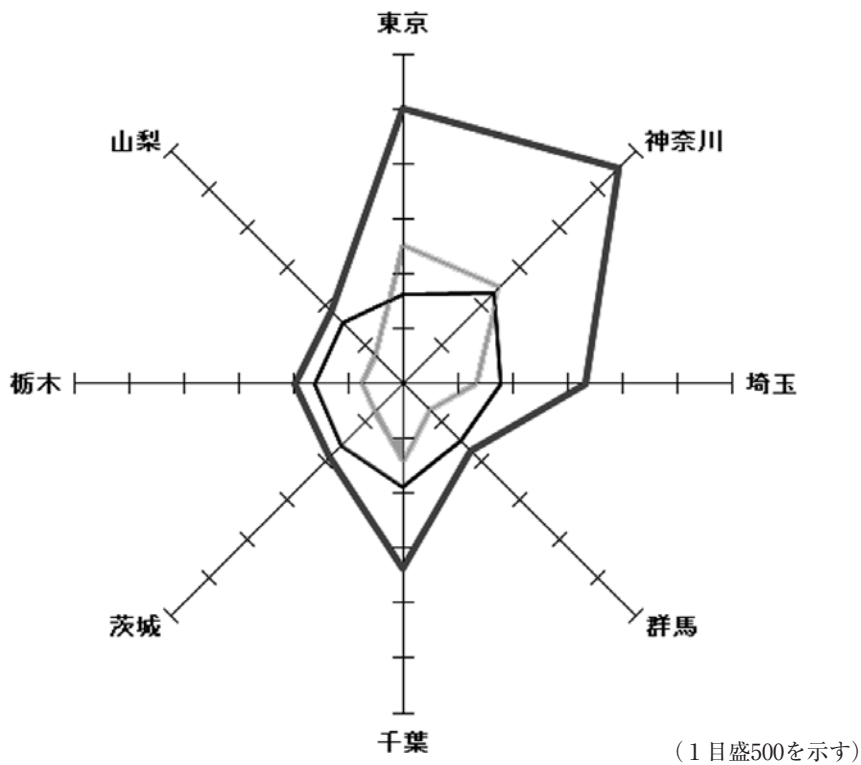
- 注：① 人口及び世帯数は総務省及び各自治体調べ。
 ② 検査対象車両数は軽自動車を含む。
 ③ 認証工場、人口及び世帯数は当該年度末現在の数を示す。
 ④ 増減欄は、対前年比を示す。

〈図Ⅱ－２〉 平成23年度支局別認証工場の対前年比増減数

(単位：工場)



〈図Ⅱ－３〉 認証工場当たり検査対象車両数、人口及び世帯数



	東京	神奈川	埼玉	群馬	千葉	茨城	栃木	山梨
—検査対象車両数(台)	808	1,170	884	736	940	800	814	787
—人口(人)	2,501	2,768	1,659	857	1,686	959	993	936
—世帯数	1,258	1,240	664	335	717	358	382	360

3. 関東運輸局管内整備事業の現況

(1) 整備事業の概要

支局別	整備事業	平成19年度末	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末
東京	認証	5,298	5,241	5,186	5,149	5,078
	認定	192	181	177	175	172
	指定	1,442	1,446	1,419	1,420	1,405
	指定／認証	27.2%	27.6%	27.4%	27.6%	27.7%
神奈川	認証	3,205	3,241	3,210	3,224	3,221
	認定	112	110	112	111	112
	指定	1,028	1,033	1,026	1,035	1,050
	指定／認証	32.1%	31.9%	32.0%	32.1%	32.6%
埼玉	認証	4,176	4,254	4,297	4,314	4,343
	認定	82	88	85	88	87
	指定	993	1,008	1,036	1,052	1,069
	指定／認証	23.8%	23.7%	24.1%	24.4%	24.6%
群馬	認証	2,245	2,269	2,306	2,315	2,322
	認定	74	74	74	72	72
	指定	554	560	562	561	563
	指定／認証	24.7%	24.7%	24.4%	24.2%	24.2%
千葉	認証	3,460	3,534	3,616	3,638	3,646
	認定	105	106	105	102	99
	指定	1,157	1,167	1,171	1,170	1,170
	指定／認証	33.4%	33.0%	32.4%	32.2%	32.1%
茨城	認証	2,904	2,974	3,014	3,053	3,071
	認定	73	77	77	76	77
	指定	740	754	764	771	777
	指定／認証	25.5%	25.4%	25.3%	25.3%	25.3%
栃木	認証	1,957	1,957	1,975	1,989	2,003
	認定	75	74	74	73	72
	指定	566	564	566	568	569
	指定／認証	28.9%	28.8%	28.7%	28.6%	28.4%
山梨	認証	884	887	895	905	910
	認定	42	42	42	42	42
	指定	238	233	237	236	239
	指定／認証	26.9%	26.3%	26.5%	26.1%	26.3%
局計	認証	24,129	24,357	24,499	24,587	24,594
	認定	755	752	746	739	733
	指定	6,718	6,765	6,781	6,813	6,842
	指定／認証	27.8%	27.8%	27.7%	27.7%	27.8%
全国計	認証	90,360	91,266	91,726	91,935	92,019
	認定	3,078	3,064	3,008	2,990	2,969
	指定	28,888	29,079	29,111	29,224	29,362
	指定／認証	32.0%	31.9%	31.7%	31.8%	31.9%
局／全国	認証	26.7%	26.7%	26.7%	26.7%	26.7%
	認定	24.5%	24.5%	24.8%	24.7%	24.7%
	指定	23.3%	23.3%	23.3%	23.3%	23.3%

(2) 整備主任者の選任状況の推移

項目 運輸支局別	平成19年度末		平成20年度末		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末	
	東 京	13,784		13,724		13,635		13,554		13,421
神 奈 川	8,233		8,347		8,409		8,481		8,495	
埼 玉	9,300		9,504		9,583		9,606		9,682	
群 馬	4,838		4,893		4,961		5,001		5,021	
千 葉	8,766		9,054		9,279		9,322		9,350	
茨 城	6,161		6,295		6,367		6,460		6,541	
栃 木	4,425		4,467		4,541		4,589		4,612	
山 梨	1,892		1,916		1,940		1,924		1,954	
局 計	57,399		58,200		58,715		58,937		59,076	
全 国 計	213,550		216,877		219,306		220,169		220,681	
局／全国 (%)	26.9%		26.8%		26.8%		26.8%		26.8%	

(3) 自動車分解整備事業（新規・廃止）状況の推移

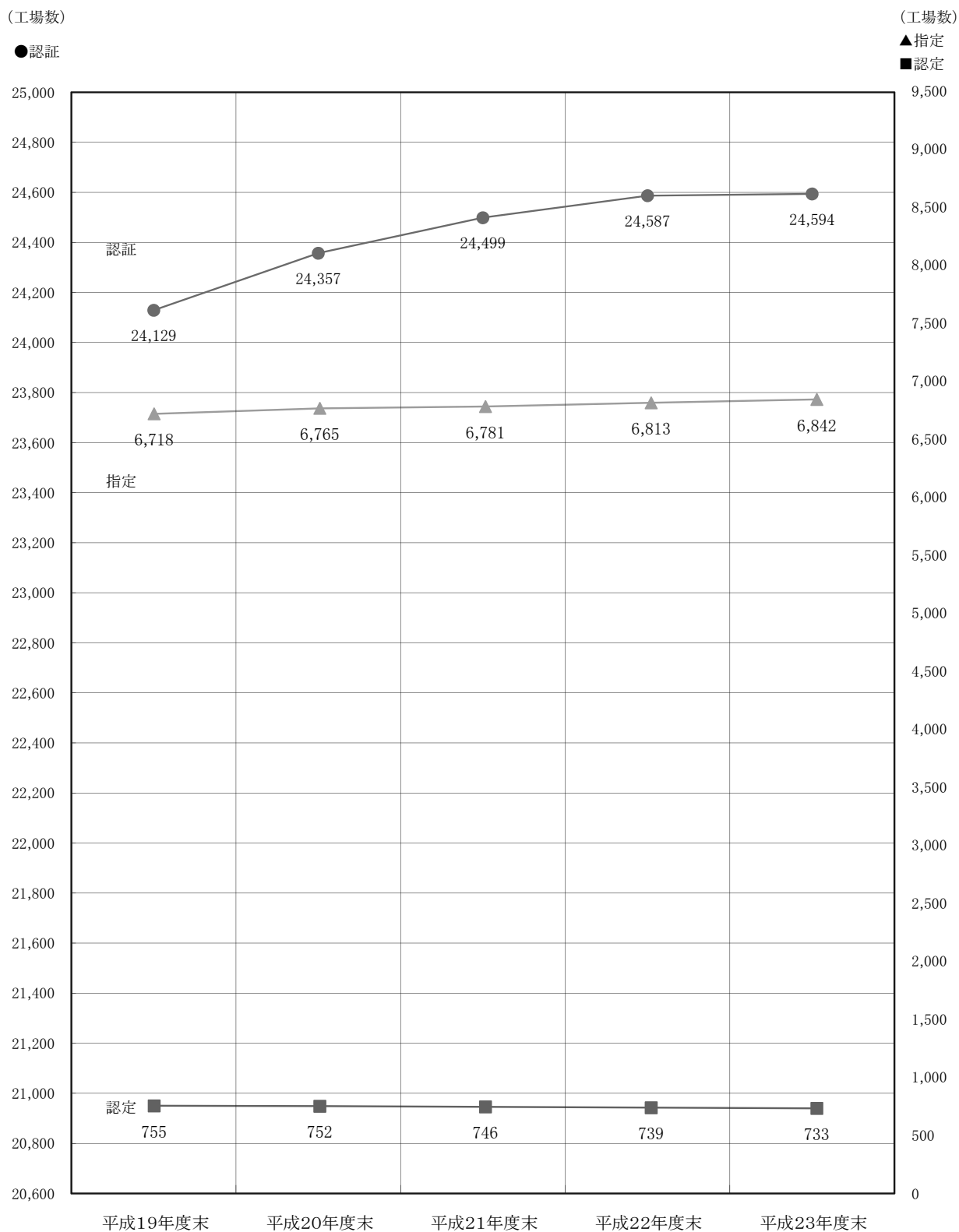
項目 運輸支局別	平成19年度末		平成20年度末		平成21年度末		平成22年度末		平成23年度末	
	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止	新規	廃止
東 京	130	121	100	156	96	150	63	100	50	119
神 奈 川	79	68	97	61	58	89	54	39	50	53
埼 玉	137	63	144	66	123	80	78	59	65	38
群 馬	55	32	51	27	68	31	33	24	34	27
千 葉	121	61	125	51	136	54	65	43	47	39
茨 城	95	37	107	37	69	29	57	18	39	21
栃 木	59	23	30	30	50	32	33	19	29	15
山 梨	30	7	24	19	17	9	15	5	14	9
局 計	706	412	678	447	617	474	398	307	328	321

(4) 認証1工場当たりの検査対象車両数の推移

支局別		年 度				
		平成19年度末	平成20年度末	平成21年度末	平成22年度末	平成23年度末
東 京	認 証 工 場 数	5,298	5,241	5,186	5,149	5,078
	検 査 対 象 車 両 数	4,248,027	4,189,896	4,148,526	4,112,053	4,101,695
	1 工場当たり車両数	802	799	800	799	808
神 奈 川	認 証 工 場 数	3,205	3,241	3,210	3,224	3,221
	検 査 対 象 車 両 数	3,815,559	3,792,177	3,772,900	3,760,017	3,770,157
	1 工場当たり車両数	1,191	1,170	1,175	1,166	1,170
埼 玉	認 証 工 場 数	4,176	4,254	4,297	4,314	4,343
	検 査 対 象 車 両 数	3,819,845	3,807,847	3,804,581	3,812,238	3,837,871
	1 工場当たり車両数	915	895	885	884	884
群 馬	認 証 工 場 数	2,245	2,269	2,306	2,315	2,322
	検 査 対 象 車 両 数	1,703,617	1,698,807	1,697,310	1,699,392	1,710,111
	1 工場当たり車両数	759	749	736	734	736
千 葉	認 証 工 場 数	3,460	3,534	3,616	3,638	3,646
	検 査 対 象 車 両 数	3,372,435	3,390,785	3,393,760	3,401,575	3,428,621
	1 工場当たり車両数	975	959	939	935	940
茨 城	認 証 工 場 数	2,904	2,974	3,014	3,053	3,071
	検 査 対 象 車 両 数	2,406,149	2,414,304	2,418,281	2,426,925	2,455,466
	1 工場当たり車両数	829	812	802	795	800
栃 木	認 証 工 場 数	1,957	1,957	1,975	1,989	2,003
	検 査 対 象 車 両 数	1,611,468	1,610,788	1,613,984	1,619,007	1,631,307
	1 工場当たり車両数	823	823	817	814	814
山 梨	認 証 工 場 数	884	887	895	905	910
	検 査 対 象 車 両 数	711,857	709,747	709,397	711,599	715,910
	1 工場当たり車両数	805	800	793	786	787
局 計	認 証 工 場 数	24,129	24,357	24,499	24,587	24,594
	検 査 対 象 車 両 数	21,688,957	21,614,351	21,558,739	21,542,806	21,651,138
	1 工場当たり車両数	899	887	880	876	880

注：検査対象車両数は軽自動車を含む

(5) 関東運輸局管内認証工場数等の推移



4. 関東運輸局管内自動車保有車両数

用途別 車種別	業態別	運輸支局 関東運輸局計	東 京 支 局						神 奈 川 支 局						
			品 川	足 立	練 馬	多 摩	八王子	計	横 浜	川 崎	相 模	湘 南	計		
貨物	普通車	自	379,273	10,727	22,825	9,676	11,669	8,024	62,921	20,613	6,737	12,766	9,910	50,026	
		営	265,490	12,461	25,760	9,285	8,426	4,716	60,648	17,019	5,802	12,161	8,138	43,120	
		計	644,763	23,188	48,585	18,961	20,095	12,740	123,569	37,632	12,539	24,927	18,048	93,146	
	小型車	四輪	自	1,082,739	57,555	75,663	52,091	46,800	21,731	253,840	78,344	23,674	36,391	33,823	172,232
			営	31,986	4,163	5,733	2,890	1,588	545	14,919	2,126	675	1,211	696	4,708
			計	1,114,725	61,718	81,396	54,981	48,388	22,276	268,759	80,470	24,349	37,602	34,519	176,940
		三輪	自	223	22	30	22	9	5	88	2	0	7	18	27
			営	31	8	13	6	0	0	27	0	0	0	0	0
			計	254	30	43	28	9	5	115	2	0	7	18	27
	被けん引車	自	2,667	61	89	37	46	53	286	124	43	100	75	342	
		営	38,947	4,311	2,878	70	136	353	7,748	8,729	1,463	560	530	11,282	
		計	41,614	4,372	2,967	107	182	406	8,034	8,853	1,506	660	605	11,624	
	軽自動車	四輪	1,961,542	56,254	63,538	54,157	76,213	47,016	297,178	105,893	26,971	62,167	73,442	268,473	
三輪		307	14	11	13	17	15	70	19	6	21	16	62		
貨物車計		3,763,205	145,576	196,540	128,247	144,904	82,458	697,725	232,869	65,371	125,384	126,648	550,272		
乗合	普通車 乗車定員 30名以上	自	6,897	191	282	146	321	244	1,184	500	183	275	162	1,120	
		営	26,932	2,055	1,881	1,792	1,627	1,068	8,423	2,802	983	995	1,124	5,904	
		計	33,829	2,246	2,163	1,938	1,948	1,312	9,607	3,302	1,166	1,270	1,286	7,024	
	小型車 乗車定員 11名以上29名以下	自	22,679	657	724	579	876	530	3,366	1,329	360	803	724	3,216	
		営	7,513	411	450	320	483	225	1,889	288	75	210	226	799	
乗合自動車計		64,021	3,314	3,337	2,837	3,307	2,067	14,862	4,919	1,601	2,283	2,236	11,039		
乗用	普通車	自	5,924,995	364,246	277,260	290,570	350,863	149,289	1,432,228	574,788	154,214	204,193	223,149	1,156,344	
		営	27,348	5,701	8,325	5,818	1,081	197	21,122	2,051	457	250	276	3,034	
		計	5,952,343	369,947	285,585	296,388	351,944	149,486	1,453,350	576,839	154,671	204,443	223,425	1,159,378	
	小型車	自	6,944,909	204,352	243,120	222,287	382,637	183,781	1,236,177	597,568	145,976	268,016	286,948	1,298,508	
		営	58,768	5,614	11,217	8,831	3,747	775	30,184	5,844	1,536	1,035	1,538	9,953	
	計		7,003,677	209,966	254,337	231,118	386,384	184,556	1,266,361	603,412	147,512	269,051	288,486	1,308,461	
軽自動車		3,841,118	40,212	69,345	48,231	135,199	109,579	402,566	193,482	38,470	145,488	166,235	543,675		
乗用車計		16,797,138	620,125	609,267	575,737	873,527	443,621	3,122,277	1,373,733	340,653	618,982	678,146	3,011,514		
特種(殊)用途	普通車	自	211,213	9,086	13,406	7,900	9,738	5,725	45,855	16,134	4,725	6,432	6,896	34,187	
		営	89,129	3,191	5,919	2,617	4,633	2,069	18,429	5,888	3,360	4,339	2,549	16,136	
		計	300,342	12,277	19,325	10,517	14,371	7,794	64,284	22,022	8,085	10,771	9,445	50,323	
	小型車	自	37,914	1,732	2,195	1,453	1,745	1,090	8,215	2,490	674	1,128	1,365	5,657	
		営	4,540	421	1,043	233	244	70	2,011	397	51	95	121	664	
		計	42,454	2,153	3,238	1,686	1,989	1,160	10,226	2,887	725	1,223	1,486	6,321	
	大型特殊車	自	63,577	3,601	5,620	740	2,047	1,601	13,609	6,514	2,175	2,534	2,044	13,267	
		営	695	1	97	2	6	6	112	15	8	6	2	31	
計		64,272	3,602	5,717	742	2,053	1,607	13,721	6,529	2,183	2,540	2,046	13,298		
軽自動車		36,534	1,818	2,030	1,435	1,894	1,045	8,222	2,824	673	1,170	1,473	6,140		
特種(殊)用途車計		443,602	19,850	30,310	14,380	20,307	11,606	96,453	34,262	11,666	15,704	14,450	76,082		
二輪車	小型二輪車		583,172	41,235	33,645	40,093	37,643	17,762	170,378	60,214	16,386	21,501	23,149	121,250	
	軽二輪車		777,324	81,354	67,456	90,599	55,053	20,956	315,418	90,992	26,737	30,858	30,964	179,551	
	二輪車計		1,360,496	122,589	101,101	130,692	92,696	38,718	485,796	151,206	43,123	52,359	54,113	300,801	
総合計		22,428,462	911,454	940,555	851,893	1,134,741	578,470	4,417,113	1,796,989	462,414	814,712	875,593	3,949,708		
登録自動車数		15,228,465	690,567	704,530	617,365	828,722	382,097	3,223,281	1,343,565	353,171	553,507	580,314	2,830,557		
検査自動車数		15,811,637	731,802	738,175	657,458	866,365	399,859	3,393,659	1,403,779	369,557	575,008	603,463	2,951,807		
軽自動車数		6,616,825	179,652	202,380	194,435	268,376	178,611	1,023,454	393,210	92,857	239,704	272,130	997,901		

(平成24年3月末)

埼玉支局					群馬支局	千葉支局					茨城支局			栃木支局			山梨支局
大宮	熊谷	春日部	所沢	計		千葉	野田	習志野	袖ヶ浦	計	水戸	土浦	計	宇都宮	とちぎ	計	
18,730	16,139	13,989	15,150	64,008	36,389	27,962	8,363	11,209	14,815	62,349	24,795	31,054	55,849	23,637	11,497	35,134	12,597
16,260	11,555	12,752	13,146	53,713	18,063	14,731	6,119	10,050	6,785	37,685	11,804	17,415	29,219	12,063	5,783	17,846	5,196
34,990	27,694	26,741	28,296	117,721	54,452	42,693	14,482	21,259	21,600	100,034	36,599	48,469	85,068	35,700	17,280	52,980	17,793
62,902	33,742	34,417	42,976	174,037	76,103	73,451	25,583	32,500	40,268	171,802	63,958	64,742	128,700	55,166	21,448	76,614	29,411
2,041	576	997	1,236	4,850	849	1,215	546	1,049	546	3,356	955	976	1,931	684	312	996	377
64,943	34,318	35,414	44,212	178,887	76,952	74,666	26,129	33,549	40,814	175,158	64,913	65,718	130,631	55,850	21,760	77,610	29,788
12	6	1	9	28	18	10	0	2	7	19	12	12	24	12	4	16	3
0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	3	0	0	0	0	0	0	1
12	6	1	9	28	18	12	0	2	8	22	12	12	24	12	4	16	4
121	146	114	134	515	274	276	62	130	86	554	133	233	366	133	109	242	88
496	784	629	730	2,639	2,455	1,916	375	1,605	1,961	5,857	3,707	2,804	6,511	1,582	486	2,068	387
617	930	743	864	3,154	2,729	2,192	437	1,735	2,047	6,411	3,840	3,037	6,877	1,715	595	2,310	475
77,008	102,332	54,081	79,130	312,551	203,519	128,632	42,210	46,807	101,720	319,369	138,592	140,706	279,298	120,867	48,112	168,979	112,175
13	11	6	24	54	22	14	6	3	11	34	12	14	26	15	2	17	22
177,583	165,291	116,986	152,535	612,395	337,692	248,209	83,264	103,355	166,200	601,028	243,968	257,956	501,924	214,159	87,753	301,912	160,257
313	256	183	301	1,053	441	412	237	340	458	1,447	360	435	795	458	194	652	205
1,294	665	522	1,122	3,603	863	1,867	489	1,193	600	4,149	1,125	1,139	2,264	995	239	1,234	492
1,607	921	705	1,423	4,656	1,304	2,279	726	1,533	1,058	5,596	1,485	1,574	3,059	1,453	433	1,886	697
1,024	1,189	633	1,068	3,914	2,318	1,372	507	816	1,239	3,934	1,154	1,598	2,752	1,495	620	2,115	1,064
290	308	157	329	1,084	416	459	119	248	339	1,165	467	687	1,154	492	156	648	358
1,314	1,497	790	1,397	4,998	2,734	1,831	626	1,064	1,578	5,099	1,621	2,285	3,906	1,987	776	2,763	1,422
2,921	2,418	1,495	2,820	9,654	4,038	4,110	1,352	2,597	2,636	10,695	3,106	3,859	6,965	3,440	1,209	4,649	2,119
339,213	200,507	189,115	265,730	994,565	371,098	318,820	176,264	235,314	150,756	881,154	267,978	296,234	564,212	269,438	111,851	381,289	144,105
213	58	71	165	507	195	805	144	412	112	1,473	237	251	488	317	72	389	140
339,426	200,565	189,186	265,895	995,072	371,293	319,625	176,408	235,726	150,868	882,627	268,215	296,485	564,700	269,755	111,923	381,678	144,245
398,183	291,929	238,984	348,304	1,277,400	523,063	420,026	219,398	267,973	219,951	1,127,348	356,730	408,195	764,925	366,607	157,747	524,354	193,134
2,557	808	1,214	1,338	5,917	1,569	2,228	1,091	1,677	970	5,966	1,451	1,159	2,610	1,159	483	1,642	927
400,740	292,737	240,198	349,642	1,283,317	524,632	422,254	220,489	269,650	220,921	1,133,314	358,181	409,354	767,535	367,766	158,230	525,996	194,061
188,453	232,195	143,130	207,861	771,639	408,331	252,090	106,329	109,222	186,707	654,348	260,772	260,630	521,402	234,899	117,252	352,151	187,006
928,619	725,497	572,514	823,398	3,050,028	1,304,256	993,969	503,226	614,598	558,496	2,670,289	887,168	966,469	1,853,637	872,420	387,405	1,259,825	525,312
10,563	7,375	6,883	9,428	34,249	15,725	14,320	5,181	6,875	7,419	33,795	11,515	12,074	23,589	11,330	4,452	15,782	8,031
6,131	3,286	4,152	5,261	18,830	4,903	5,530	2,206	4,700	3,383	15,819	4,951	4,628	9,579	2,899	1,029	3,928	1,505
16,694	10,661	11,035	14,689	53,079	20,628	19,850	7,387	11,575	10,802	49,614	16,466	16,702	33,168	14,229	5,481	19,710	9,536
1,803	1,498	1,033	1,565	5,899	3,050	2,688	847	1,096	1,500	6,131	2,165	2,176	4,341	2,156	844	3,000	1,621
238	81	66	90	475	231	301	64	62	66	493	167	143	310	199	50	249	107
2,041	1,579	1,099	1,655	6,374	3,281	2,989	911	1,158	1,566	6,624	2,332	2,319	4,651	2,355	894	3,249	1,728
2,525	2,114	1,854	2,063	8,556	4,194	4,335	1,105	2,215	3,498	11,153	3,012	2,458	5,470	3,447	1,136	4,583	2,745
18	26	5	13	62	27	83	8	125	35	251	44	82	126	51	28	79	7
2,543	2,140	1,859	2,076	8,618	4,221	4,418	1,113	2,340	3,533	11,404	3,056	2,540	5,596	3,498	1,164	4,662	2,752
1,906	1,484	1,257	1,558	6,205	3,374	1,942	934	1,082	1,403	5,361	1,770	1,594	3,364	1,768	682	2,450	1,418
23,184	15,864	15,250	19,978	74,276	31,504	29,199	10,345	16,155	17,304	73,003	23,624	23,155	46,779	21,850	8,221	30,071	15,434
30,418	19,260	15,768	26,072	91,518	32,621	27,192	14,441	20,145	11,828	73,606	20,950	25,211	46,161	25,218	9,632	34,850	12,788
37,477	19,838	13,499	29,356	100,170	29,838	23,297	13,268	19,012	10,887	66,464	18,183	18,330	36,513	24,628	8,516	33,144	16,226
67,895	39,098	29,267	55,428	191,688	62,459	50,489	27,709	39,157	22,715	140,070	39,133	43,541	82,674	49,846	18,148	67,994	29,014
1,200,202	948,168	735,512	1,054,159	3,938,041	1,739,949	1,325,976	625,896	775,862	767,351	3,495,085	1,196,999	1,294,980	2,491,979	1,161,715	502,736	1,664,451	732,136
864,927	573,048	507,771	710,158	2,655,904	1,062,244	892,809	448,708	579,591	454,795	2,375,903	756,720	848,495	1,605,215	754,320	318,540	1,072,860	402,501
895,345	592,308	523,539	736,230	2,747,422	1,094,865	920,001	463,149	599,736	466,623	2,449,509	777,670	873,706	1,651,376	779,538	328,172	1,107,710	415,289
304,857	355,860	211,973	317,929	1,190,619	645,084	405,975	162,747	176,126	300,728	1,045,576	419,329	421,274	840,603	382,177	174,564	556,741	316,847

5. 自動車分解整備事業の認証申請等の提出書類

認証申請・変更届出に関する提出書類及び添付書類一覧表

申請・届出事項 提出・添付書類	認 証 申 請 § 79				
	新規認証 § 79 整備主任者の届出 則62の2の2-2	事業の種類の変更 (事業の種類の 追加を除く)	対象自動車の種類の 変更	対象とする装置の 種類の変更	業務の範囲 (限定の解除含む)
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○	○	○	○	○
役員名簿 (第1号様式の2)	○				
認 証 書 (第3号様式)		* 新認証書交付時に旧 認証書返納	←	←	←
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)					
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)					
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)	○				
住民票等申請者を特定できる書面(個人)	○				
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面	○				
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)					
整備士合格証書等	○				
戸籍謄本					
印鑑証明書					
相続同意書等					
譲渡証明書					
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等	○		●	●	●
その他必要な書面	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

申請・届出事項 提出・添付書類	相続、合併及び分割 § 82 (§ 79事業の種類の変更等及び § 81変更届等が伴うときは同時に行う)			譲渡 § 83 (§ 79事業の種類の変更等及び § 81変更届等が伴うときは同時に行う) 整備主任者の届出 則62の2の2-2	整備主任者の変更のみ 則62の2の2-2	
	相続 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2	合併 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2	分割 § 82 整備主任者の届出 則62の2の2-2		事業場名称の変更 則62の2の2-2	整備主任者の氏名、生 年月日及び統括管理業 務の開始の日 則62の2の2-2-3
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○	○	○	○		
役員名簿 (第1号様式の2)						
認証書 (第3号様式)						
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)						
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)						
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					○	○
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)						
住民票等申請者を特定できる書面(個人)						
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面						
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)		○	○			
整備士合格証書等	●	●	●	●	●	●
戸籍謄本	○					
印鑑証明書	○			○		
相続同意書等	○					
譲渡証明書				○		
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等						
その他必要な書面	●	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

申請・届出事項 提出・添付書類	変更届等 § 81 (§ 79事業の種類の変更等が伴うときは同時に行う)				
	事業者の氏名又は名称 及び住所 § 81-1-1 整備主任者の届出 則62の2の2-2-1	(法人) 役員の氏名 § 81-1-2	事業場の所在地 § 81-1-3 整備主任者の届出 則62の2の2-2-2	屋内作業場の面積又は 間口若しくは奥行きの高 さ § 81-1-4	事業の廃止 § 81-2
自動車分解整備事業認証申請書 (第1号様式)	○		○	○	
役員名簿 (第1号様式の2)					
認証書 (第3号様式)					○
自動車分解整備事業の役員変更届 (第4号様式)		○			
自動車分解整備事業廃止届 (第5号様式)					○
整備主任者(変更・減員)届出書 (第6号様式)					
商業登記簿謄本等申請者及び役員を 特定できる書面(法人)	○	○			
住民票等申請者を特定できる書面(個人)	○				
土地又は建物の登記簿謄本、建築物 の確認済証(写し)等事業場の所在地を 証する書面			○		
商業登記簿謄本等事業の合併及び分 割の事実を証する書面(法人)					
整備士合格証書等	●		●		
戸籍謄本					
印鑑証明書					
相続同意書等					
譲渡証明書					
自動車検査用機械器具基準適合性試験成績書 自動車検査用機械器具校正結果証明書等					
その他必要な書面	●	●	●	●	●

○は必要な書類
●は必要な場合のある書類

6. 自動車検査証の有効期間及び定期点検の間隔に関する整理表

対象車種	点検区分等	定期点検の間隔					検査証の有効期間		備考(主な車種等)
		3(別表3)	3(別表4)	6(別表5)	1(別表6)	1(別表7)	初回	2回目以降	
運送事業用	旅客	普通・小型	○				1年	←	バス、タクシー、ハイヤー
		軽	○				2年	←	福祉タクシー
	貨物	GVW8トン以上	○				1年	←	貨物運送事業者のトラック(三輪を含む)
		GVW8トン以上トレーラ		○			1年	←	
		GVW8トン未満	○				2年	1年	
		GVW8トン未満トレーラ		○			2年	1年	
		軽				●	2年	←	
二輪					●	3年	2年		
霊柩	通常タイプ	○				2年	←	霊柩車	
	定員11名以上	○				1年	←	霊柩車バス形状	
レンタカー	貨物	GVW8トン以上	○				1年	←	トラック(三輪を含む)
		GVW8トン以上トレーラ		○			1年	←	
		GVW8トン未満	○				2年	1年	
		GVW8トン未満トレーラ		○			2年	1年	
	乗用	定員11名以上	○				1年	←	マイクロバス
		幼児専用車	○				1年	←	園児送迎車
		普通・小型			○		2年	1年	マイカー型
	二輪	軽			○		2年	←	
		三輪	○				2年	1年	
	特種	小型			○		2年	1年	250ccを超えるバイク(三輪バイクを含む)
検査対象外軽自動車				○		無	←	125cc超え250cc以下のバイク(三輪バイクを含む)	
普通・小型		○				2年	1年	キャンピング車	
GVW8トン以上		○				1年	←	タンク車、冷蔵冷凍車	
GVW8トン以上トレーラ			○			1年	←		
GVW8トン未満		○				2年	1年		
GVW8トン未満トレーラ		○			2年	1年			
大特	軽			○		2年	←		
	GVW8トン以上	○				2年	1年	ホイール・クレーン	
	GVW8トン未満	○				2年	1年	フォーク・リフト	
	GVW8トン以上	○				1年	←	ストラドル・キャリヤ、ポール・トレーラ	
貨物	GVW8トン以上トレーラ		○			1年	←		
	GVW8トン未満	○				2年	1年		
GVW8トン未満トレーラ		○			2年	1年			
検査対象外軽自動車	○					無	←	そり付き、カタピラ付軽自動車	
自家用自動車	貨物	GVW8トン以上	○				1年	←	トラック(三輪を含む)
		GVW8トン以上トレーラ		○			1年	←	
		GVW8トン未満			○		2年	1年	
		GVW8トン未満トレーラ			○		2年	1年	
	軽				●	2年	←		
	定員11名以上	○				1年	←	マイクロバス	
	幼児専用車(定員10人以下)			○			1年	←	園児送迎車(※大人換算10人)
	乗用	普通・小型				●	3年	2年	一般の乗用車(マイカー)
		軽				●	3年	2年	
		三輪			○		2年	←	
	二輪	小型					●	3年	250ccを超えるバイク(三輪バイクを含む)
		検査対象外軽自動車					●	無	125cc超え250cc以下のバイク(三輪バイクを含む)
	特種	普通・小型	○8t以上		○8t未満		2年	←	キャンピング車、教習車(乗用)、消防車
		GVW8トン以上	○				1年	←	タンク車、散水車、現金輸送車、ポート・トレーラ、コンクリートミキサー車、冷蔵冷凍車、活魚運搬車、給水車
GVW8トン以上トレーラ			○			1年	←		
GVW8トン未満				○		2年	1年		
GVW8トン未満トレーラ				○		2年	1年		
軽				●	2年	←			
大特	GVW8トン以上	○				2年	←	ホイール・クレーン	
	GVW8トン未満			○		2年	←	フォーク・リフト	
	GVW8トン以上	○				1年	←	ストラドル・キャリヤ、ポール・トレーラ	
	GVW8トン以上トレーラ		○			1年	←		
	GVW8トン未満			○		2年	1年		
GVW8トン未満トレーラ			○		2年	1年			
検査対象外軽自動車			○			無	←	そり付き、カタピラ付軽自動車	

(注) 1. 点検整備記録簿の保存期間は ●印:2年 ○:1年
 2. GVW:車両総重量

(平成24年5月現在)

